Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 38 / 31. AUGUST 2022

Red-Bull-Doppelsieg beim GP Belgien

Keiner stoppt Verstappen

NitrOlympX Hockenheim

Dragster-Party im Motodrom

Motorsport-Historie

Monza feiert 100. Geburtstag

Deutschland **€ 2,70**
A € 3,00 · **CH** sfr 4,30
IT € 3,80 · **B, NL, LUX** € 3,20

4 190525 902708 38



DTM am Nürburgring

Van der Linde nutzt Bortolotti-Patzer



Interview mit Marc Márquez

Steiniger Weg zurück in den Rennsport



Audi macht F1-Einstieg offiziell

Neuer F1-Motor schon seit März in Arbeit

Inhalt

Automobil:

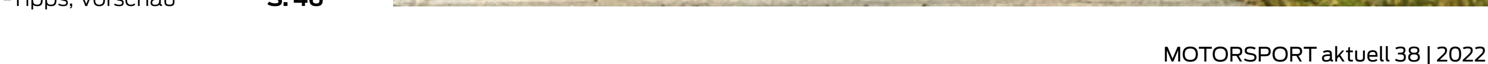
Motorrad:

Leserservice:

MOTORSPORT IMAGES

KNUT KELLER

SKODA



Editorial

Ferrari wird diese WM verlieren. Es wäre gut, wenn Maranello das begreift und jetzt schon die Fehler von heute abstellt, um 2023 wieder angreifen zu können.

Das Finale dieser Weltmeisterschaft könnte zäh werden. Max Verstappen geht mit 98 Punkten Vorsprung auf Charles Leclerc in die letzten acht Rennen. Den zweiten WM-Titel holt er sich mit einer Hand ab. Er könnte auch locker drei Rennen lang Urlaub machen und läge bei drei Leclerc-Siegen immer noch in Führung. Selbst wenn sich Red Bull so viele Technikpannen und Strategiefehler leisten würde wie Ferrari, bestünde keine Gefahr. Auch wenn sich Mercedes noch einmischen und Verstappen Punkte wegnehmen würde. Die Hoffnung auf einen großen Showdown sind spätestens seit dem GP Belgien auf null gesunken.

Das ist schade, denn eine halbe Saison lang haben wir uns über die Fortsetzung des Formel-1-Dramas mit anderen Darstellern gefreut. Verstappen gegen Hamilton war zwar das Duell der Giganten, doch das wurde dadurch ausgeglichen, dass Ferrari wieder siegfähig war. Ferrari zieht immer. Egal, wer das Auto fährt. Und die Story Verstappen gegen Leclerc ließe sich auch gut verkaufen. Es ist das Kräftemessen der Nachfolgegeneration.

Leider ist die WM-Kampagne von Ferrari in Schieflage geraten. Das beste Paket der ersten Saisonhälfte scheiterte zu oft an technischen Gebrechen, an Fehlern der Fahrer oder Strategen. Verstappen und Red Bull sind wie Maschinen. Und wenn sie sich mal einen Fehltritt leisten, werden sie nicht dafür bestraft. Ferrari dagegen geriet nach dem verschenkten Doppelsieg in Monte Carlo und den Motorschäden von Barcelona und Baku in einen Teufelskreis. Der steigende Druck und Versagensängste nagten am Selbstvertrauen und provozierten weitere Fehler. Jetzt ist die Unsicherheit schon so groß, dass der Kommandostand die Fahrer fragt, welche Reifen man nehmen, wann man an die Boxen kommen soll. So wird Verantwortung weitergereicht. Das Problem bleibt.

Die technische Direktive gegen das Bouncing, die Mercedes angeschoben hat, wird Ferrari weiter in die Enge treiben. Weil man immer öfter die Fahrzeughöhe in einem Bereich justieren muss, mit dem Red Bull leben kann, Ferrari aber nicht. Auf Strecken wie Spa zwingen Kompressionen und Bodenwellen die Teams dazu, mehr Bodenfreiheit zu fahren. Einfach um ihre Schutzplanken unter dem Auto vor zu viel Abnutzung zu schützen. An anderen Orten wird das Bouncing den Teams das Setup diktieren. Ferrari sieht keinen Zusammenhang zwischen der Direktive und der schlechten Leistung in Spa. Da bin ich mir nicht so sicher. Es wird immer noch Strecken geben, wo das keine Rolle spielt, aber es werden weniger.

Ferrari muss jetzt einen Schnitt machen und vergessen, was war. Konzentriert euch von Rennen zu Rennen, löst die Probleme und vergesst den Titel! Das nimmt den Druck. Ein gelungener Neustart zahlt sich auch 2023 aus. Red Bull wird schließlich nicht schlechter.

Michael Schmidt
Redakteur


42 Speedway-DM in Herxheim: Norick Blödorn wird jüngster Deutscher Meister

GOFFELMEYER



MSa-Paddock



AUF REGEN FOLGT SONNE
Vor zwölf Monaten bekamen die Fans in Spa-Francorchamps nur zwei langweilige Bummelrunden im Regen geboten. Dieses Jahr mussten die MSa-F1-Reporter Tobias Grüner und Michael Schmidt am Rennsonntag fast schon Sonnencreme auflegen.



WIE SIE SEHEN, SEHEN SIE NICHTS
MSa-Jung-Grafiker Christian Traulsen (l.) und Redakteur Michael Bräutigam harrten am Samstag wie alle bei der DTM am Nürburgring stundenlang der Dinge, während Nebel den Eifelkurs in tristes Grau hüllte.



MIT MICKY-MÄUSEN AUF DEM KOPF
Stilecht geschützt verfolgten MSa-Redakteur Philipp Körner (l.) und Carina Mollner, Volontärin beim Schwester-Blatt Motor Klassik, die langersehnte Rückkehr der NitrOlympX-Beschleunigungsrennen.

Demonstration de

Max Verstappen ließ Ferrari und Mercedes in Spa-Francorchamps alt aussehen. Wir erklären, warum der Weltmeister bei seinem Heimspiel so überlegen war.

Von: **Tobias Grüner**

Warum war Red Bull so viel schneller?

Red Bull hat die Konkurrenz in Spa hingerichtet. Der vierte Doppelsieg der Saison fiel überlegener aus als jeder zuvor. Max Verstappen hatte am Start zwölf Autos vor der Nase und kam am Ende mit 27 Sekunden Vorsprung vor dem ersten Nicht-Red-Bull ins Ziel. Schon nach 18 Runden war das Rennen entschieden. Deutlich schneller, als es selbst Red Bull erwartete. „Nach unserer Simulation wäre Max beim letzten Boxenstopp höchstens in Podiumsnähe gelegen“, staunte Teamchef Christian Horner.

Mehrere Faktoren führten zum Kantersieg. So verlangt die Highspeed-Strecke in den Ardennen eine effiziente Aerodynamik. In dieser Disziplin ist der RB18 besonders stark, weil er mehr Abtrieb als alle anderen Autos über den Unterboden generiert, ohne den Luftwiderstand in die Höhe zu treiben. „Sie haben mit weniger Abtrieb trotzdem starke Zeiten im Mittelsektor gesetzt, wo Abtrieb gefragt ist“, klagte Ferrari-Teamchef Mattia Binotto.

Dazu war Red Bull auch noch im Reifenverschleiß besser. Ferrari hatte wegen der heißeren Temperaturen am Sonntag extra Abtrieb nachgelegt, um die Gummis zu schonen. Doch der Plan ging nicht auf. Sainz äußerte sich überrascht, dass Verstappen im ersten Stint 15 Runden lang gute Zeiten auf den Softs fuhr und dabei einen Gegner nach dem anderen kassierte. „Meine Softs waren praktisch schon nach drei Runden am Ende.“

Grund drei lag in der besonderen Abstimmung versteckt, die der belgische Traditionskurs verlangt. Um das harte Aufsetzen in der Kompression in Eau Rouge und der Bodenwelle in den Stavelot-Kurven zu lindern, müssen die Teams ihre Autos fünf bis sechs Millimeter höhersetzen als üblich. Ferrari und Mercedes fielen in ein Fenster, in dem ihre Aerodynamik nicht mehr den gewohnten Anpressdruck ablieferte. Als Konsequenz mussten beide Teams das Fahrwerk härter trimmen als üblich, was mechanischen Grip kostete. Der Red Bull fühlte sich dagegen mit mehr Bodenfreiheit pudelwohl.

Wie verlor Leclerc den fünften Platz an Alonso?

Charles Leclerc fuhr nur eine Position hinter Verstappen los, im Ziel trennten die beiden Rivalen aber Welten. Ferrari musste schon früh einen Extra-Stopp einlegen, weil sich ein Abreißvisier von Verstappen vorne rechts in der Bremshutze verfing und zu Überhitzung führte. Trotzdem konnte sich Leclerc im Laufe des Rennens bis auf Rang 5 vorarbeiten. Doch die Ferrari-Strategen wollten mehr. Kurz vor Schluss sahen sie eine Chance, den Bonuspunkt für die schnellste Rennrunde einzuheimsen.

Dafür musste aber ein Extra-Boxenstopp auf Soft-Reifen her. Leider fiel Leclerc nach dem Service hinter Fernando Alonso auf Rang 6 zurück. Laut Binotto war der Platzverlust einkalkuliert: „Wir wussten, dass Charles sich die Position mit frischeren Reifen zurückholen kann.“

Doch auch mit DRS, Windschatten und einem deutlich leichteren Auto verpasste Leclerc die schnellste Runde von Verstappen deutlich. Und dann flatterte auch noch Post von der FIA ins Haus. „Charles war leider in der Boxengasse zu schnell“, bedauerte Binotto. „Es war ganz knapp – nur 1 km/h. Leider haben unsere Geschwindigkeitssensoren durch das Überhitzen vorne rechts versagt. Unsere Ersatzlösung war leider nicht präzise genug.“ Die Fünf-Sekunden-Strafe kostete den fünften Platz.

Warum war Mercedes im Rennen besser als im Quali?

Am Samstag sprach Teamchef Toto Wolff von der schlechtesten Qualifikation der letzten zehn Jahre. Acht Motorstrafen spülten

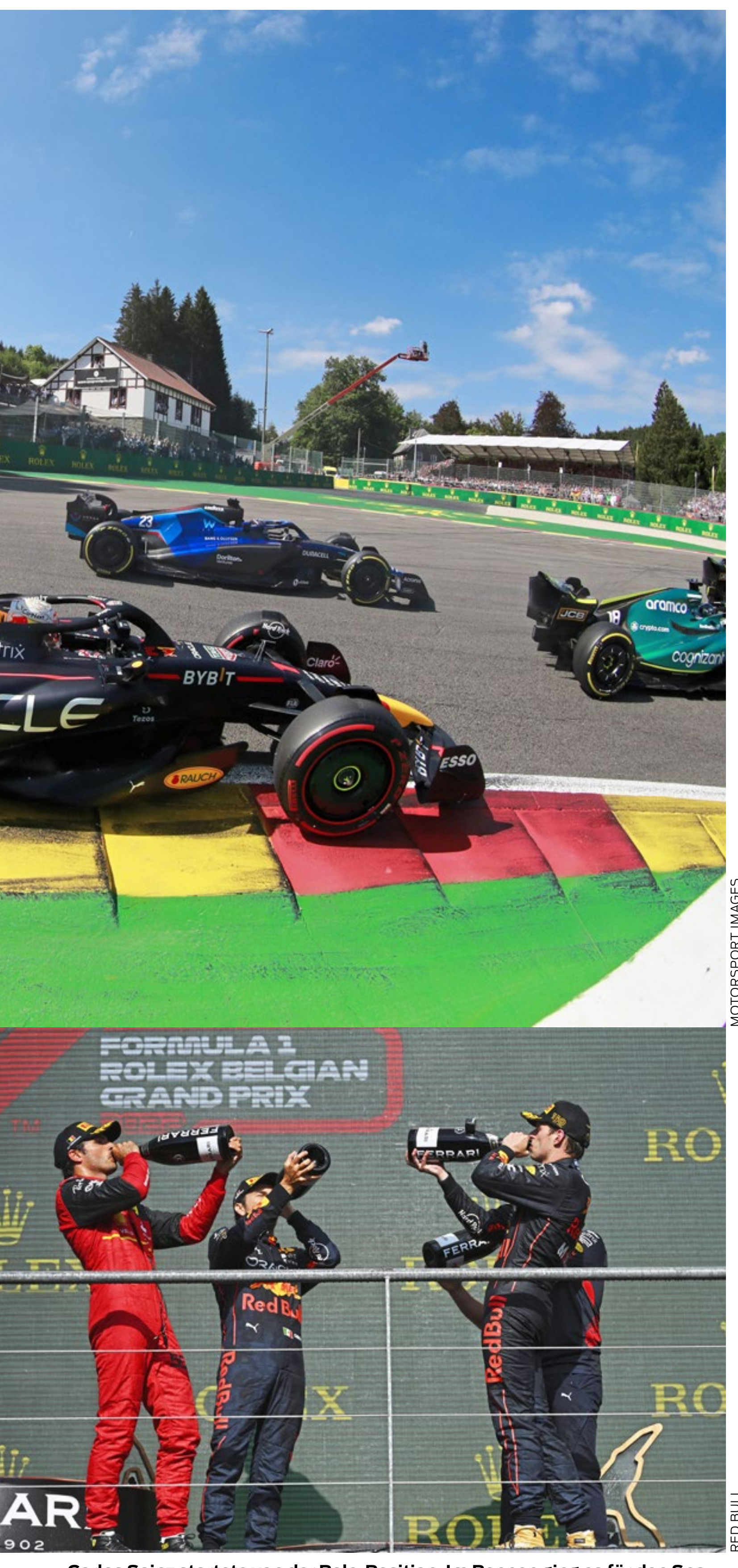


Max Verstappen hielt sich am Start aus dem Chaos raus. Ab Runde 18 hatte der Weltmeister freie Bahn. Keiner konnte ihm in Spa folgen.

XPB

Nach der Kollision mit Hamilton fand Fernando Alonso deutliche Worte: „Was für ein Idiot. Er kann nur Rennen fahren, wenn er von vorne startet.“

r Red-Bull-Stärke



MOTORSPORT IMAGES

RED BULL

Carlos Sainz startete von der Pole-Position. Im Rennen ging es für den Spanier aber nur darum, den dritten Podiumsplatz gegen Russell abzusichern

die Silberpfeile auf die Startplätze 4 und 5, doch der Rückstand von Hamilton auf Max Verstappen fiel mit 1,8 Sekunden erschreckend hoch aus. Auf Ferrari fehlten 1,1 Sekunden, auf Alpine vier Zehntel. Und das nach George Russells Pole-Position vier Wochen zuvor in Budapest. Bei nur 22 Grad auf dem Asphalt blieben die Reifentemperaturen im Keller. Dazu waren die Silberpfeile auf den Geraden Schnecken. Man war gezwungen, größere Flügel zu fahren. Dazu kam das bereits thematisierte Problem mit der Bodenfreiheit.

Im Rennen sah das Bild etwas besser aus. Russell verfehlte das Podium nur um 2,2 Sekunden. Zwei Mal hatte er den Abstand auf Sainz unter zwei Sekunden gedrückt, kam aber nicht näher, weil in den Turbulenzen die Aerodynamik gestört wurde. Die Ingenieure machten einen Grund für die Verbesserung im Rennen fest: „Ferrari hatte immer noch das schnellere Auto, das aber schlechter mit seinen Reifen umging. Das hat uns im Rennen besser aussehen lassen.“ Lewis Hamiltons Rennen endete nach drei Kilometern durch Kollision mit Fernando Alonso. „Fernando lag in meinem toten Winkel. Ich habe ihn nicht gesehen und nicht genug Platz gelassen“, entschuldigte sich der Brite.

Wie kam Sebastian Vettel in die Punkte?

Nach der Qualifikation war bei Sebastian Vettel Katzenjammer angesagt. Der Heppenheimer fiel in der ersten K.o.-Runde durch den Rost. Durch die vielen Motorstrafen begann Vettel das Rennen aber von Position 9. Auf den ersten Metern machte der Routinier gleich richtig Attacke. Dabei schreckte er auch nicht davor zurück, Teamkollege Lance Stroll ins Kies zu schicken. Eine der besten Startrunden seiner Karriere spülte Vettel bis auf Rang 5 nach vorne.

Dann musste der Aston-Pilot in den Rückspiegel schauen. Verstappen und Leclerc konnte er nicht halten. Mit Esteban Ocon kam es in der Schlussphase zu einem heißen Duell. Eigentlich hatte Vettel vor dem letzten Boxenstopp genug Vorsprung. Den Undercut von Alpine wehrten die Strategen locker ab. Doch nach dem Boxenstopp hing Vettel plötzlich hinter Pierre Gasly fest, wodurch Ocon aufschließen konnte. Vettel passierte den Alpha Tauri vor der Eau Rouge, doch mit doppeltem Windschatten und DRS schnappte sich Ocon seine beiden Gegner wie einst Mika Häkkinen im Jahr 2000 in einem Zug. Vettel spielte dabei die Rolle von Ricardo Zonta, der rechts und links passiert wurde.

„Wäre ich schon etwas früher an Pierre vorbeigekommen, hätte ich vielleicht den siebten Platz halten können“, ärgerte sich Vettel. „Esteban war etwas schneller. Aber wir waren beim Reifenverschleiß besser. Natürlich ist der achte Platz trotzdem ein Erfolg. Wir müssen jetzt unsere Quali-Schwäche abstellen. Leider verstehen wir das Auto nicht. Es fällt immer wieder aus dem Fenster.“

Warum startete Gasly aus der Boxengasse?

Dass ein Alpha Tauri aus der Boxengasse losfahren muss, war schon vor dem Start klar. Bei Yuki Tsunoda wurde Sonntagfrüh kurzfristig der Motor gewechselt, ohne dass man die FIA informiert hatte. Doch dann wurde in letzter Minute auch noch das Schwesterauto von Pierre Gasly in die Garage gerollt. „Wir hatten ein Elektrik-Problem. Der Motor wollte einfach nicht starten“, verriet der Pilot. Die Ingenieure bereiteten den Franzosen schon auf einen frühen Ausfall vor. „Doch 90 Sekunden vor dem Start erwachte das Auto plötzlich zum Leben.“

Durch die frühe Safety-Car-Phase war der Anschluss an das Feld schnell hergestellt. Am Ende ging es bis auf Rang 9 nach vorne. „Wir sind heute eine aggressive Taktik gefahren, die mit Punkten belohnt wurde“, freute sich Gasly. Der 26-Jährige bedankte sich auch bei Alex Albon. „Er hat hinter sich einen ganzen Zug von schnellen Autos aufgehalten.“ Nur ein Gedanke ging Gasly nicht aus dem Kopf: „Bei dem Ergebnis fragt man sich natürlich, was vom achten Startplatz möglich gewesen wäre.“ ■

GP BELGIEN: 14. VON 22 LÄUFEN, 28. AUGUST 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**7,004 km**
Runden:	**44**
Distanz:	**308,052 km**
Zuschauer:	**120 000**
Wetter:	**25 Grad**
Topspeed Qualifikation:	**342,8 km/h (Pérez)**
Topspeed Rennen:	**350,8 km/h (Tsunoda)**
Gangwechsel/Runde:	**58**
Volllastanteil:	**80 %**
Distanz Pole -> 1. Kurve:	**163 m**
Führungswechsel:	**4**

km/h Gang
Daten: Sauber

245 7
175 5
165 5
315 8
310 8
80 3
100 3
230 6
175 5
275 7
70 2
294 7
245 7
185 5
310 8
135 4
145 4
338 8
295 8

STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Carlos Sainz, E	55
2	Sergio Pérez, MEX	11
3	Fernando Alonso, E	14
4	Lewis Hamilton, GB	44
5	George Russell, GB	63
6	Alexander Albon, T	23
7	Daniel Ricciardo, AUS	3
8	Pierre Gasly, F	10
9	Lance Stroll, CDN	18
10	Sebastian Vettel, D	5
11	Nicholas Latifi, CDN	6
12	Kevin Magnussen, DK	20
13	Valtteri Bottas, FIN [1]	77
14	Max Verstappen, NL [1]	1
15	Charles Leclerc, MC [1]	16
16	Esteban Ocon, F [1]	31
17	Lando Norris, GB [1]	4
18	Guanyu Zhou, CHN [1]	24
19	Mick Schumacher, D [1]	47
20	Yuki Tsunoda, J [2]	22

Startnummer
[1] Rückversetzung nach Überschreitung des erlaubten Motorenkontingents
[2] Start aus der Boxengasse nach Motorwechsel

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	9	284
2.	Pérez	1	191
3.	Leclerc	3	186
4.	Sainz	1	171
5.	Russell		170
6.	Hamilton		146
7.	Norris		76
8.	Ocon		64
9.	Alonso		51
10.	Bottas		46
11.	Magnussen		22
12.	Vettel		20
13.	Ricciardo		19
14.	Gasly		18
15.	Schumacher		12
16.	Tsunoda		11
17.	Zhou		5
18.	Albon		4
19.	Stroll		4
20.	Latifi		0
21.	Hülkenberg		0

RENNERGEBNIS

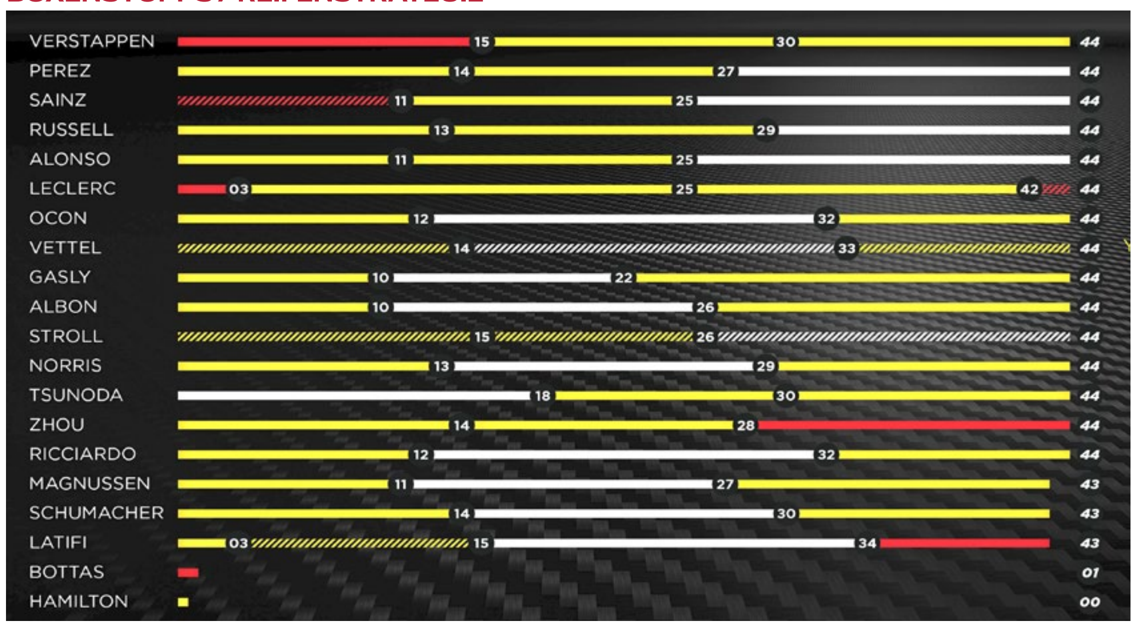
	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Schnellste Runde
1.	**Verstappen**	44/31[1]	1:25.52,894 min = 215,216 km/h	1.49,354 min
2.	**Pérez**	44/1	+ 17,841 s	1.50,764 min
3.	**Sainz**	44/12	+ 26,886 s	1.51,977 min
4.	**Russell**	44	+ 29,140 s	1.50,793 min
5.	**Alonso**	44	+ 73,256 s	1.52,868 min
6.	**Leclerc** [2]	44	+ 74,936 s	1.49,984 min
7.	**Ocon**	44	+ 75,640 s	1.51,717 min
8.	**Vettel**	44	+ 78,107 s	1.52,515 min
9.	**Gasly**	44	+ 92,181 s	1.53,002 min
10.	**Albon**	44	+ 101,900 s	1.53,055 min
11.	**Stroll**	44	+ 103,078 s	1.52,880 min
12.	**Norris**	44	+ 104,739 s	1.51,678 min
13.	**Tsunoda**	44	+ 105,217 s	1.52,436 min
14.	**Zhou**	44	+ 106,252 s	1.52,317 min
15.	**Ricciardo**	44	+ 107,163 s	1.53,080 min
16.	**Magnussen**	43		1.53,332 min
17.	**Schumacher**	43		1.52,646 min
18.	**Latifi**	43		1.52,256 min
19.	**Bottas**	1	Unfall (P 9)	
20.	**Hamilton**	0	Unfall (P 16)	

1) Runden in Führung, 2) +5-SekundenStrafe (Überschreitung Tempolimit in der Box), Bestwerte in Rot

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	10	475
2.	Ferrari	4	357
3.	Mercedes		316
4.	Alpine		115
5.	McLaren		95
6.	Alfa Romeo		51
7.	Haas		34
8.	AlphaTauri		29
9.	Aston Martin		24
10.	Williams		4

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	11 : 3
Hamilton – Russell	7 : 7
Leclerc – Sainz	10 : 4
Norris – Ricciardo	12 : 2
Alonso – Ocon	8 : 6
Gasly – Tsunoda	9 : 5
Vettel – Stroll	8 : 4
Albon – Latifi	11 : 3
Bottas – Zhou	10 : 4
Schumacher – Magnussen	3 : 11

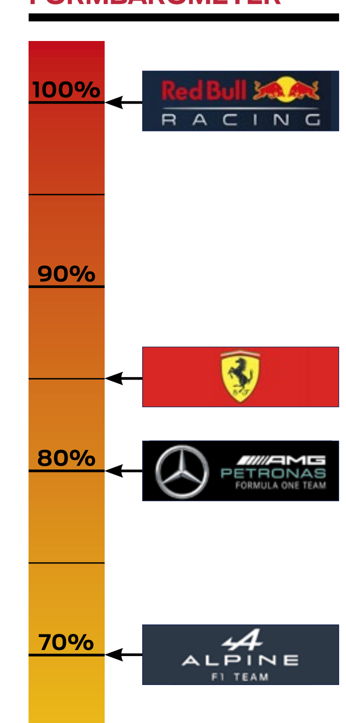
GP BELGIEN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Carlos Sainz	Ferrari	1.46,538 min	16
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,069 s	16
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,217 s	10
4.	George Russell	Mercedes	+ 0,858 s	13
5.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,899 s	13
6.	Alexander Albon	Williams	+ 1,297 s	15
7.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,543 s	14
8.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,772 s	17
9.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,882 s	10
10.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,936 s	13
11.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,947 s	13
12.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 2,134 s	16
13.	Lando Norris	McLaren	+ 2,932 s	15
14.	Fernando Alonso	Alpine	+ 3,126 s	17
15.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 3,275 s	12
16.	Esteban Ocon	Alpine	+ 3,777 s	5
17.	Kevin Magnussen	Haas	+ 4,444 s	9
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 4,721 s	15
19.	Liam Lawson	Alpha Tauri	+ 5,527 s	14
20.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	keine Zeit	2

GP BELGIEN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.45,507 min	20
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,862 s	21
3.	Lando Norris	McLaren	+ 1,082 s	17
4.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,128 s	16
5.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,142 s	20
6.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,386 s	18
7.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,468 s	19
8.	George Russell	Mercedes	+ 1,535 s	22
9.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,748 s	18
10.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,839 s	15
11.	Alexander Albon	Williams	+ 2,013 s	15
12.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 2,110 s	21
13.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,151 s	16
14.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 2,275 s	19
15.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 2,360 s	19
16.	Esteban Ocon	Alpine	+ 2,437 s	21
17.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,701 s	19
18.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 2,912 s	21
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,105 s	14
20.	Mick Schumacher	Haas	+ 4,434 s	23

FORMBAROMETER



60%

ASTON MARTIN
FORMULA ONE TEAM



50%



40%





30%



20%

10%

0%

GP BELGIEN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Sergio Pérez	Red Bull	1.45,047 min	19
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,137 s	19
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,777 s	13
4.	Lando Norris	McLaren	+ 0,918 s	20
5.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,014 s	16
6.	George Russell	Mercedes	+ 1,024 s	19
7.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,073 s	12
8.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,119 s	18
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,554 s	24
10.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,557 s	19
11.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,599 s	18
12.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,722 s	20
13.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,764 s	20
14.	Alexander Albon	Williams	+ 1,789 s	20
15.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,834 s	20
16.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,928 s	16
17.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,935 s	14
18.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,988 s	23
19.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 2,042 s	20
20.	Mick Schumacher	Haas	+ 7,447 s	6

GP BELGIEN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.44,581	1.44,723	1.43,665
2.	Carlos Sainz	1.45,050	1.45,418	1.44,297
3.	Sergio Pérez	1.45,377	1.44,794	1.44,462
4.	Charles Leclerc	1.45,572	1.44,551	1.44,553
5.	Esteban Ocon	1.46,039	1.45,475	1.45,180
6.	Fernando Alonso	1.46,075	1.45,552	1.45,368
7.	Lewis Hamilton	1.45,736	1.45,420	1.45,503
8.	George Russell	1.45,650	1.45,461	1.45,776
9.	Alexander Albon	1.45,672	1.45,675	1.45,837
10.	Lando Norris	1.45,745	1.45,603	1.46,178
11.	Daniel Ricciardo	1.46,212	1.45,767	
12.	Pierre Gasly	1.46,183	1.45,827	
13.	Guanyu Zhou	1.46,178	1.46,085	
14.	Lance Stroll	1.46,256	1.46,611	
15.	Mick Schumacher	1.46,342	1.47,718	
16.	Sebastian Vettel	1.46,344		
17.	Nicholas Latifi	1.46,401		
18.	Kevin Magnussen	1.46,557		
19.	Yuki Tsunoda	1.46,692		
20.	Valtteri Bottas	1.47,866		

STATISTIK DES WOCHENENDES

14

Max Verstappen ist der erste Red-Bull-Pilot, der vom 14. Startplatz ein Rennen gewinnen kann. Zwei Siege in Folge von zweistelligen Startplätzen gab es zuvor nur ein Mal in der F1-Historie. Bruce McLaren gewann 1959 den US-Grand Prix von P10 und 1960 den Argentinien-GP von P13. Mit dem Ausfall von Lewis Hamilton sind nun in dieser Saison alle Piloten mindestens einmal nicht ins Ziel gekommen. Sebastian Vettel hat am Wochenende den Rekord für die meisten Rennrunden in Spa (622) von Michael Schumacher (602) übernommen.



Max Verstappen schreibt die Red-Bull-Rekordbücher um

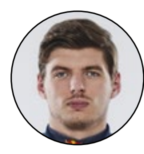
EINZELKRITIKEN



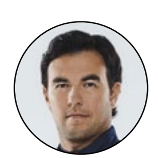
Lewis Hamilton - Mercedes AMG F1
Note: 06/10 – Ø 7,93
In der Qualifikation zog Hamilton im Q3 seinen Kopf aus der Schlinge und schlug den bis dahin schnelleren Russell. Der Crash mit Alonso in der ersten Runde darf ihm nicht passieren. Das Gute an King Lewis: Er gibt seine Fehler zu.



George Russell - Mercedes AMG F1
Note: 09/10 – Ø 8,43
Russell ist die sichere Bank bei Mercedes. Der vierte Platz ist das 13. Top-5-Resultat im 14. Rennen. Das Podium hatte der Engländer schon vor Augen. Doch als er näher als zwei Sekunden auf Sainz aufschloss, versagte die Aerodynamik.



Max Verstappen - Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,21
Selten hat ein Fahrer so eine Veranstaltung dominiert. Verstappen fuhr Kreise um die Konkurrenz. Trotz seiner überragenden Rundenzeiten hielt er seine Reifen in Schuss und drehte auch noch die schnellste Rennrunde. Besser geht es nicht.



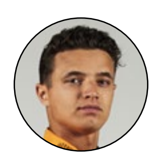
Sergio Pérez - Red Bull Racing
Note: 07/10 – Ø 7,79
Hätte es diesen Verstappen nicht gegeben, wäre die Benotung von Pérez besser ausgefallen. Aber acht Zehntel Rückstand auf eine Runde und 18 Sekunden über die Renndistanz sind mit dem gleichen Auto einfach zu viel.



Charles Leclerc - Scuderia Ferrari
Note: 07/10 – Ø 8,64
Leclerc konnte einem leidtun. In Spa war sein Ferrari ein lahmes Pferd. Die Motorstrafe traf ihn härter als Verstappen. Ein Abreißvisier in der Bremskühlung verlangte einen frühen Boxenstopp. Und dann wieder ein Strategiefehler vom Team.



Carlos Sainz - Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 7,71
Diesmal vertrat Sainz die Hoffnungen der Scuderia. Die geschenkte Pole-Position verschaffte dem Spanier zwölf Führungsrunden. Gegen Verstappen und selbst gegen Pérez war er chancenlos. Wenigstens hielt er Russell in Schach.



Lando Norris - McLaren
Note: 06/10 – Ø 7,79
Der McLaren war unpässlich. Mit zu viel Luftwiderstand überholt es sich schwer in Spa. Speziell wenn man immer im DRS-Zug hängt. Der Vorteil im Q2 gegenüber Ricciardo betrug nur ein Zehntel. Sicher auch, weil er Windschatten spenden musste.



Daniel Ricciardo - McLaren
Note: 05/10 – Ø 5,86
Der Strahlemann aus Perth lacht nicht mehr. Die Kündigung bei McLaren liegt ihm schwer im Magen. In der Qualifikation ging es noch halbwegs gut. Doch im Rennen rutschte er ans Ende eines Sechserpulks im Kampf um Platz 10.



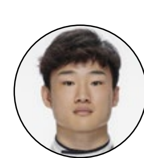
Fernando Alonso - Alpine
Note: 09/10 – Ø 8,21
Der dritte Startplatz war ein Geschenk der Motorstrafen. Zum Glück blieb sein Alpine bei der Kollision mit Hamilton heil. Die Flüche hätte sich Alonso sparen können. Trotz früher Boxenstopps brachte er den dritten Satz Reifen gut über die Runden.



Esteban Ocon - Alpine
Note: 09/10 – 7,36
Erst als es ernst wurde, fuhr Ocon auf Alonsos Niveau. Sogar zwei Zehntel schneller. Ocon braucht länger, bis er auf Speed kommt und Alonsos Setup kopiert. Im Rennen kämpfte er sich mit starker Leistung von Rang 16 auf Platz 7 nach vorne.



Pierre Gasly - Scuderia Alpha Tauri
Note: 08/10 – 6,64
Endlich mal wieder Punkte für Gasly. Die ersten seit sechs Rennen. Als der Motor beim Vorstart nicht anspringen wollte, schien das Rennen gelaufen. Doch Gasly kämpfte sich nach dem Start aus der Boxengasse bis in die Punkteränge.



Yuki Tsunoda - Scuderia Alpha Tauri
Note: 05/10 – Ø 5,71
Ein Verbremser sorgte schon im Q1 für das frühe Aus. Am Ende war es egal. Tsunoda startete wegen eines unangemeldeten Motorwechsels aus der Box. Im Gegensatz zu Gasly schaffte es der Japaner nicht in die Punkteränge.



Sebastian Vettel - Aston Martin
Note: 08/10 – 6,67
Das Beste war die Startrunde. Von Platz 10 auf 5. So ist Vettel schon lange nicht mehr explodiert. Als er sich auf einen Kampf mit Alonso einrichtete, warf ihn ein zu später zweiter Boxenstopp in die Fänge von Ocon und Gasly.



Lance Stroll - Aston Martin
Note: 07/10 – Ø 6,63
Auch Stroll hätte in den Punkten landen können. Doch der Kanadier büßte dafür, dass ihn Teamkapitän Vettel in Kurve 6 in den Kies schob. Am Ende fehlten nur 1,1 Sekunden zu Platz 10. Norris hielt Stroll souverän auf Distanz.



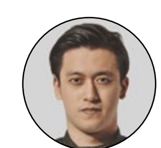
Nicholas Latifi - Williams Racing
Note: 03/10 – Ø 4,07
Im Vergleich zu Teamkollege Albon sieht Latifi nicht gut aus. Dann verliert er in der zweiten Runde auch noch das Auto und schießt Bottas von der Bahn. So verdient sich der Kanadier nicht den noch offenen Williams-Platz für 2023.



Alex Albon - Williams Racing
Note: 09/10 – Ø 7,14
Schon der Aufstieg ins Q3 war eine Meisterleistung. Im Rennen war der Williams nicht mehr so stark wie auf eine Runde. Trotzdem verteidigte Albon den letzten WM-Punkt. Weil er klug den überragenden Topspeed seines Williams einsetzte.



Valtteri Bottas - Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 7,36
Wie will man einen Fahrer bewerten, der in der Quali weiß, dass er wegen einer Motorstrafe auf Startplatz 14 landen wird und der in der zweiten Runde von Latifi ins Kiesbett bugsiert wird? Einzige Grundlage: Bottas hat keinen Fehler gemacht.



Guanyu Zhou - Alfa Romeo Racing
Note: 07/10 – 6,50
Auch Zhou war ein Motoropfer. Trotzdem kämpfte er sich ins Q2 vor, was ihm aber nur den 18. Startplatz einbrachte. Der Speed war gut für Punkte. Das zeigt die neuntschnellste Rennrunde. Endstation war im DRS-Zug hinter Albon.



Mick Schumacher - Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,36
In der Qualifikation landete Schumacher seinen dritten Sieg über Magnussen. Obwohl er mit der Bürde einer Motorstrafe fuhr. Schlechter Topspeed machte ihn nach dem Re-Start wehrlos. Der Haas war in Spa kein Auto für Punkte.



Kevin Magnussen - Haas F1 Team
Note: 05/10 – Ø 6,79
Eigentlich sollte Magnussen die vielen Motorstrafen für einen guten Startplatz nutzen, doch er machte in seiner Q1-Runde zwei Fehler zu viel. Nach einem guten Re-Start lag er vier Runden in den Punkterängen. Dann ging die Reise rückwärts.

AUS DEM FAHRERLAGER

WAS STIMMT DA NICHT?

Fernando Alonso hat seinen Vertrag bei Aston Martin nach eigener Aussage am Montag nach dem GP Ungarn unterschrieben. Sebastian Vettel erzählte, dass er schon während des Budapest-Wochenendes über seinen Nachfolger informiert wurde. Irgendetwas passt da nicht. Vettel hat das Vertragstheater in der Sommerpause nicht weiter verfolgt: „Ich habe nichts mehr zur Formel 1 gelesen. Später haben mir Freunde erzählt, wie turbulent es abgegangen ist."

TRAINING STATT URLAUB

Während Pierre Gasly die Sommerpause mit Freunden in Griechenland und bei der Familie in Rouen verbrachte, wurde Yuki Tsunoda ins Trainingslager und zum Sportpsychologen geschickt. Das soll dem unsteten Japaner die Flausen austreiben. Tsunoda bilanziert: „70 Prozent der Zeit habe ich mit Training verbracht."

LOHN FÜR 85 MILLIONEN

Spa-Francorchamps modernisiert seine Rennstrecke. Wieder einmal. Diesmal beträgt die zweistufige Investition in mehr Sicherheit (2022) und neue Tribünen (2023) rund 85 Millionen Euro. Weil die Gespräche mit Kyalami geplatzt sind, rückt der GP Belgien wenigstens für 2023 noch einmal in den Kalender. Das Rennen soll nächstes Jahr schon am 23. Juli stattfinden.

DER FALSCHE AUDI

Audi hat seinen Formel-1-Einstieg auch optisch gut verkauft. Weil man erst 2026 einsteigt



XPB

Noch kein echter Audi-F1-Renner

und noch nichts zeigen kann, haben die Ingolstädter von der Formel 1 zwei Showcars gekauft. Stückpreis rund 120 000 Euro. Ein Auto ließ man in Audi-Farben lackieren und stellte es in Spa in die Boxengasse. Es wird künftig für Marketing-Aktionen genutzt. Das andere wird in der Fabrik in Neuburg geparkt. Als Ansporn an alle, die am F1-Projekt arbeiten.

KAFFEE IN GRIECHENLAND

Fernando Alonso verabschiedete sich von Alpine-Teamchef Otmar Szafnauer nach dem GP Ungarn mit den Worten: „Mach dir keine Sorgen wegen des Vertrages. Es eilt nicht. Ich bin ab morgen in Griechenland auf meinem Boot. Wenn du zufällig auch in der Gegend sein solltest, komm auf einen Kaffee vorbei." Tatsächlich flog Alonso nicht nach Griechenland, sondern nach Spanien und postete dort ein Bild von sich auf seiner Kartstrecke in Oviedo.

KRITIK AN PIASTRI-TWEET

Toto Wolff hat den Tweet von Oscar Piastri kritisiert, mit dem der Australier etwas patzig die Alpine-Beförderung zum Stammfahrer dementierte. „Einige der Kids sollten auf Twitter mehr aufpassen, was sie über multinationale Organisationen von sich geben", so Wolff. „Es ist wichtig, dass die Junior-Programme respektiert werden."

MERCEDES FEIERT AMG

Mercedes hat in Spa den 55. Geburtstag der Renn- und Sportwagen-Tochter AMG gefeiert. Schon am Donnerstag gingen Lewis Hamilton, George Russell und Toto Wolff mit dem AMG One, dem AMG GT3 und dem legendären 300 SEL 6.8 AMG „Rote Sau" auf die Strecke. Die beiden Formel-1-Renner bekamen Retro-Startnummern verpasst.



JERRY ANDRÉ

PS-Party zum AMG-Jubiläum

KOMMENTAR

Jetzt ist es raus. Audi steigt 2026 in die Formel 1 ein. Porsche soll bis Anfang September seinen Einstieg verkünden. Und bis zum Meldeschluss am 15. Oktober könnte es noch einen weiteren neuen Kandidaten geben. Bei Hyundai beschäftigt man sich ernsthaft mit der Formel 1. Dazu gibt es Gerüchte, dass auch Ford interessiert sein soll. Für die Formel 1 wären das vier gute Nachrichten. Nichts unterstreicht den Höhenflug der Königsklasse mehr, als wenn große Automobilhersteller daran teilnehmen. Und trotzdem haben sich Mercedes und Ferrari mit Händen und Füßen dagegen gewehrt, den Neulingen zu viele Geschenke zu machen. Renault gab sich da etwas entspannter. Es liegt wohl in der DNA von Formel-1-Teams, dass man dem anderen nichts gönnt. Auch wenn es das Gesamtbild deutlich verbessert.



BLOOMIE DESIGN

Neben Audi und Porsche sollen noch weitere Hersteller Interesse haben

Auf der Rennstrecke ist sich jeder selbst der Nächste. Da sollen Audi, Porsche und Co. erst mal Steine fressen, bevor es ans große Buffet geht. Man habe das ja selbst auch erfahren, argumentierten die Etablierten. Auf Renault mit seinem Turbo-Abenteuer 1977 mag das zutreffen. Doch als Ferrari 1950 und Mercedes 1994 in die Formel 1 einstiegen, da war die Technik noch viel weniger komplex. Die aktuelle Hybridformel kann auch einem renommierten Autohersteller ein Bein stellen. Siehe die Anlaufschwierigkeiten von Honda. Es hat keiner was davon, wenn die Neulinge hinterherfahren und schnell wieder die Lust verlieren. So etwas hinterlässt immer verbrannte Erde. Es gibt aber noch einen anderen Grund, warum die aktuellen Hersteller gar nicht so happy mit dem Zuwachs sind. Die neuen Motorenbauer nehmen ihnen Kunden und damit Einnahmen und Einfluss weg. Wenn vier Neue kommen und Honda ein Comeback gibt, hätten acht Teams einen exklusiven Motorenpartner. Da werden sich Mercedes und Ferrari vielleicht noch ärgern, sich so heftig gegen Andretti als elftes Team gewehrt zu haben. Ein Andretti-Ford würde die Lage am Motorenmarkt zumindest etwas entspannen. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Braucht die Formel 1 neue Hersteller? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



Alles beim Alten

In Spa wurde zum ersten Mal die Technische Direktive gegen das Bouncing durchgesetzt. Entgegen der Hoffnung von Mercedes hat sich nichts am Kräfteverhältnis geändert.

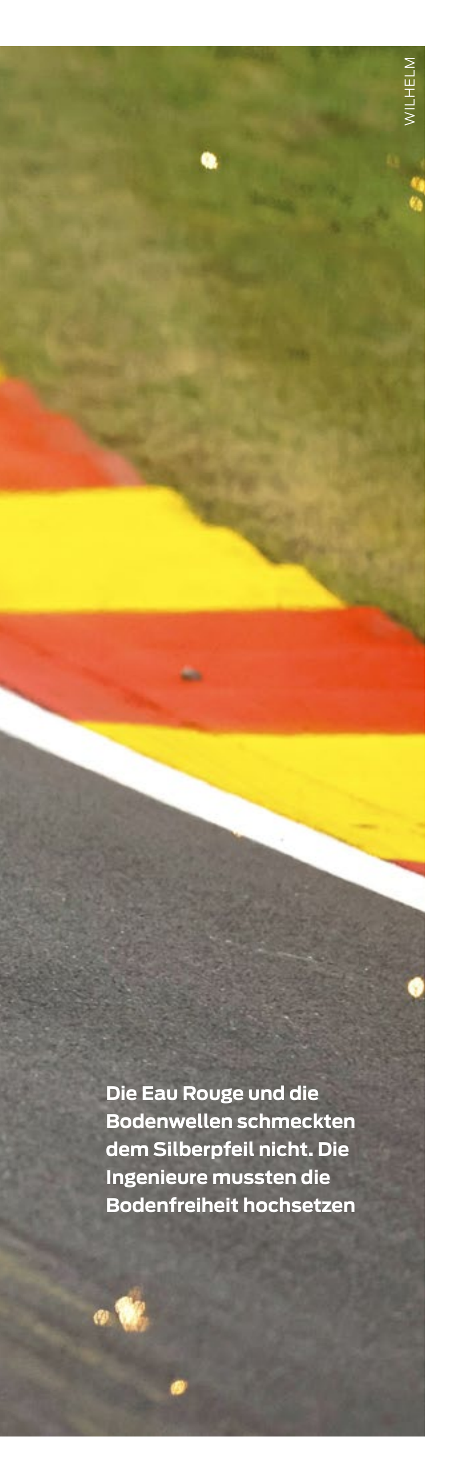
Von: **Michael Schmidt**

Vor der Sommerpause ist nach der Sommerpause. Das Kräfteverhältnis in der Königsklasse hat sich festgefahren. Daran änderten auch eine vierte große Upgrade-Welle und die Durchsetzung der Technischen Direktive der FIA gegen das Bouncing nichts. Ab dem GP Belgien werden die Bodenplatten und Schutzplanken unter dem Auto strenger auf Abnutzung und Biegsamkeit kontrolliert. Außerdem misst ein Sensor am Schwerpunkt des Autos an ausgesuchten Stellen der Strecke die Auf- und Abbewegungen der Autos. Und zwar genau dort, wo die FIA-Prüfer die aerodynamisch erzeugten Schwingungen vermuten. Die Messorte werden den Teams vorher mitgeteilt. Die FIA berechnet einen Mittelwert.

Natürliches Aufsetzen der Autos auf der Strecke, also das sogenannte Bottoming, ist davon ausgenommen. „Wir messen nicht in der Senke von Eau Rouge oder in Kurven, wo die Fahrer über die Randsteine fahren. Ein Rennauto wird immer diese Art Bodenkontakt haben. Wir wollen keine rollenden Sänften“, wehrt sich FIA-Technikchef Nikolas Tombazis gegen den Vorwurf der Überregulierung.

> **!** Das Bouncing-Limit wird über eine komplizierte Formel berechnet. Nimmt man die Zahl 100 als Grenze, lag Aston Martin nach eigener Aussage bei einem Wert von drei.

Mercedes und einige andere Teams haben darauf gehofft, dass die Anwendung der Direktive auch Einfluss auf das Kräfteverhältnis haben würde. Man ging davon aus, dass ein Großteil der Überlegenheit von Red Bull und Ferrari an ihren „flexiblen“ Unterböden liegt. Es wurde unterstellt, dass zwischen Boden und Chassis ein Hohlraum war, der entweder mit Luft oder einer wei-


Die Eau Rouge und die Bodenwellen schmeckten dem Silberpfeil nicht. Die Ingenieure mussten die Bodenfreiheit hochsetzen

chen Masse gefüllt ist. Damit konnte der Boden federn und hätte so die Planke bei Bodenkontakt geschont. Mit dem schönen Effekt, dass man tiefer fahren konnte, ohne das Brett unter dem Auto zu stark abzunutzen. Ein steiferer Boden sollte diese Teams also dazu zwingen, die Bodenfreiheit zu erhöhen.

Direktive ohne Wirkung

So weit die Theorie. In der Praxis ist nicht viel passiert. Red Bull und Ferrari fahren immer noch in einer eigenen Liga. Die Aufholjagd von Mercedes ist immer noch ein Wechselspiel zwischen Fortschritt und Rückschritt. McLaren und Alpine streiten sich weiter um den vierten Platz in der Konstrukteurs-Wertung. Bei den restlichen fünf Teams entscheiden das Streckenlayout, die Umstände und die Tagesform. Williams war in Spa besser als üblich, weil das Auto Rennstrecken mag, die wenig Anpressdruck verlangen. Bei Haas ist es genau andersherum. „Wir brauchen Strecken, auf denen viel Abtrieb gefordert ist“, bedauert Teamchef Guenther Steiner.

Für Aston-Martin-Technikchef Andy Green war es keine Überraschung, dass alles beim Alten blieb. „Die Teams hatten schon vorher Maßnahmen gegen das Bouncing getroffen. Keiner will es haben, weil es dich langsamer macht. Die FIA hätte gar keine Regeln aufstellen müssen. Dieses Problem erledigt sich von selbst.“ Das Maß an Bouncing wird über eine komplizierte Formel ermittelt. Das Ergebnis ist ein dimensionsloser Wert. Green: „Wenn das Limit in Spa bei 100 lag, kamen wir auf drei. Wir sind meilenweit vom Grenzwert weg. Selbst in Baku, wo das Bouncing am schlimmsten war, hätten wir die Grenze nicht überschritten.“ Red-Bull-Teamchef Christian Horner stichelte in Richtung seines Mercedes-Kollegen: „Wenn man sich das Rennen anschaut, müssen wir Toto für die Technik-Direktive danken.“

Ferrari-Ingenieur Jock Clear beteuert, dass man nichts am Auto ändern musste, um die neuen Vorgaben zu erfüllen. „Wir werden erst in ein paar Rennen wissen, ob wir unser Auto etwas höhersetzen müssen.“ Spa ist wegen der Kompression in Eau Rouge und neuerdings einer bösen Bodenwelle in den Stavelot-Kurven in Bezug auf die Fahrzeughöhe ein Sonderfall. Um das Aufsetzen an diesen Stellen zu lindern, müssen die Teams ihre Autos fünf bis sechs Millimeter höher setzen als üblich. Das wäre auch ohne die Direktive passiert.

Nicht jedes Auto reagiert gleich darauf. Ferrari und Mercedes hatten damit Probleme. Ihre Aerodynamik lieferte in diesem Fenster nicht den üblichen Anpressdruck. Für den Mercedes ist jedes Anheben des Autos Gift. Beide mussten das Fahrwerk hart trimmen, was auch noch mechanischen Grip kostete. Das erklärt die erschreckende Dominanz des Red Bull. „Unser Auto funktioniert auch bei mehr Bodenfreiheit“, bestätigte Red-Bull-Teamchef Christian Horner nach dem vierten Doppelsieg.

Weiteren Nebel streute der Umstand, dass Motorstrafen sieben Fahrern ein anderes Programm diktierten als üblich. Wer wusste, dass er hinten starten musste, fährt in der Qualifikation nicht so schnell, wie er kann. Ansonsten bestimmten in Spa die üblichen Faktoren die Startaufstellung und das Rennergebnis. Schnelle Strecken, die Effizienz verlangen, sind das Reich der Red Bull. Auch Alpine und Williams sind überproportional gut. Dafür leiden Teams wie Ferrari, Mercedes, McLaren und Haas. Auch die kühlen Bedingungen an den Trainingstagen kamen den Red Bull und Alpine entgegen, weil beide Autos schnell und zuverlässig ihre Reifen anzünden. Für Ferrari und Mercedes ist Kälte eher schlecht. Eine Frage bleibt: Was passiert auf Strecken, wo die Direktive die Teams zwingt, ihre Autos höherzusetzen? Zum Beispiel auf dem welligen Zandvoort-Kurs. „Dann könnten wir ein zweites Spa erleben“, befürchten Mercedes-Ingenieure. ■



Hamilton suchte nach dem Geheimnis des starken Red-Bull-Speeds


Ferrari kämpfte nicht nur mit der Aerodynamik, sondern auch mit den Reifen



Die Direktive von FIA-Technikchef Tombazis hatte noch keine Auswirkungen

Das Audi-F1-Auto wird bei Sauber in Hinwil gebaut, der F1-Motor kommt aus Neuburg

Audi spielt in Liga 1

WILHELM

Audi bestätigte in Spa, dass man 2026 als Motorenhersteller in die Formel 1 einsteigen wird. In Neuburg wird bereits seit März am Antrieb gearbeitet.

Von: **Michael Schmidt**

Einen Wettbewerb hat Audi bereits gewonnen: Die Ingolstädter schrieben sich als erster Hersteller in die Formel-1-Weltmeisterschaft 2026 ein und haben die Nenngebühr in die FIA-Kasse eingezahlt. Noch vor den Etablierten Mercedes, Ferrari und Renault.

Audi bestätigte in Spa, was ein offenes Geheimnis war. „Motorsport liegt in der DNA von Audi. Wir waren über die Jahre in der Rallye, in Le Mans, der DTM und in der Formel E erfolgreich und wollen das jetzt in der Formel 1 fortsetzen", begründete Vorstandschef Markus Duesmann den Schritt in die Königsklasse. Voraussetzung war ein neues Motorenreglement, das auf nachhaltige Technik mit hohem Elektroanteil, E-Fuels, einen Budgetdeckel und faire Chancen für Neueinsteiger setzt. „Andere Hersteller sind schon länger dabei und haben einen Vorsprung. Aber die neuen Regeln geben uns die Chance, den Fuß in die Tür zu bekommen."

Geholfen hat auch, dass mit dem ehemaligen Lamborghini-Geschäftsführer Stefano Domenicali jetzt ein Mann auf dem Chefsessel der Formel 1 sitzt, den man kennt und dem man vertrauen kann. Audis Vorstandschef ist selbstbewusst genug zu sagen: „Wir wollen innerhalb von drei Jahren konkurrenzfähig sein." Technikvorstand Oliver Hoffmann fügt hinzu: „Wir haben unseren neuen Dakar-Elektroantrieb in einem Jahr entwickelt. Das ist auch ein komplexes Stück Technik."

F1-Fabrik im Aufbau

Die Audi-Bosse geben aber zu, dass die Formel 1 noch einmal eine ganz andere Hausnummer ist. Weil es hier nicht nur um die Entwicklung des Antriebs geht. Zuerst einmal müssen die Motorsport-Fabrik in Neuburg und das Personal auf Formel-1-Niveau gebracht werden. Augenblicklich arbeiten 120 Mitarbeiter schon seit März an dem Projekt. Ende des Jahres sollen es 200, bis zum Formel-1-Einstieg ungefähr 300 sein. Die genauen Zahlen stehen noch nicht fest. Audi berechnet gerade das perfekte Rezept, wie viel man innerhalb des Budgetdeckels selbst macht und was man outsourct.

Adam Baker wird das Projekt leiten. Motorenchef ist Stefan Dreyer. Im Team sind auch schon Formel-1-erfahrene Ingenieure. Und es werden mehr werden. Jetzt, wo das Projekt offiziell ist, fällt die Personalsuche leichter. Technisch beginnt man keineswegs bei null. Auf der elektrischen Seite und der Software sieht sich Audi bereits auf Augenhöhe mit den etablierten Herstellern. Beim Verbrenner werden noch mehr Teile standardisiert. Das macht die Aufgabe einfacher. Zum Chassispartner hält sich Audi noch bedeckt, obwohl er bereits feststeht. Die Premiummarke wird bis 2025 in mehreren Etappen 75 Prozent des Sauber-Rennstalls übernehmen. In Hinwil entstehen dann die Autos. Audi kennt die Schweizer Truppe. Im Sauber-Windkanal entstand Audis Siegerauto von Le Mans. Der damalige Aero-Chef Jan Monchaux ist heute Technikchef bei Sauber. ■



WILHELM

FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem und F1-Chef Stefano Domenicali hofierten die Audi-Bosse

Formel 1

Warten auf Porsche

Nachdem Audi seinen Formel-1-Einstieg verkündet hat, warten jetzt alle auf Porsche. Doch der geplante Deal mit Red Bull ist komplizierter, als es den Anschein hat.

Von: **Michael Schmidt**

Audi ist drin. Wann gibt Porsche seinen Formel-1-Einstieg bekannt? Eigentlich hat man es umgekehrt erwartet. Zuerst Porsche, dann Audi. Doch der Wunschtermin von Red Bull und Porsche für die Verkündung der neuen Zusammenarbeit war geplatzt. Zum Red-Bull-Heimspiel in Spielberg gab es noch kein Motoren-Reglement.

Jetzt ist es da, aber die Lage bei Red Bull hat sich verkompliziert. Honda deutet an, dass man 2026 ein Comeback geben will. Die Japaner bieten Red Bull angeblich bessere Konditionen als Porsche. Soll heißen: Sie wollen weniger Mitspracherecht. Porsche will 50 Prozent von Red Bull Technology übernehmen und im gleichen Maße Einfluss auf Teamentscheidungen nehmen. Mit Honda im Boot wäre Red Bulls neue Motorenfabrik überflüssig. Honda braucht keine Hilfe im Motorenbau. Porsche schon. Bei Red Bull heißt es trotzig, dass man jetzt in der Lage sei, eigene Motoren zu bauen. Der Prototyp für 2026 läuft schon auf dem Prüfstand. Es wirkt wie ein Druckmittel gegen Porsche, es mit der Einflussnahme nicht zu übertreiben. ■



SEAN BULL DESIGN

Gibt es neue Stolpersteine für den Formel-1-Einstieg von Porsche?

Formel 1

Wer folgt auf Ricciardo?

McLaren hat seinen Dreijahresvertrag mit Daniel Ricciardo vorzeitig aufgelöst. Der Plan war, ihn durch Oscar Piastri zu ersetzen. Doch der Tausch der Australier beschäftigt die Gerichte.

Von: **Michael Schmidt**

Daniel Ricciardo raus, Oscar Piastri rein. So sieht McLarens Wunschkonzert aus. Ob es dazu kommt und wie teuer es wird, entscheiden die Gerichte. Alpine will sein Supertalent Piastri nicht einfach so ziehen lassen. Der Rennstall hat zwischen fünf und zehn Millionen Dollar in die Ausbildung des 21-jährigen Australiers investiert. Und nach Ansicht von Alpine gibt es in dem im November 2021 mit Piastri geschlossenen Vertrag keine Frist, die nicht eingehalten worden wäre. Man habe alle Verpflichtungen erfüllt, darunter auch das Angebot eines Stammplatzes bei Williams. Den wollte Piastri nicht. Am Montag nach dem GP Belgien wurde der Fall deshalb vor dem Schiedsgericht in Genf verhandelt.

McLaren hat die Voraussetzungen für den Tausch der Australier bereits geschaffen. Daniel Ricciardo wurde vorzeitig aus seinem Dreijahresvertrag entlassen. „Daniel hat zu selten das Vertrauen in das Auto gefunden, um uns die Ergebnisse zu liefern, die wir uns von ihm erwartet haben. Daran tragen auch wir eine Schuld, weil es ein Teamsport ist“, gibt Teamchef Andreas Seidl zu. Ricciardos Optionen sind begrenzt. Mit Alpine, Haas und Williams sind abhängig von Piastris Schicksal nur drei Cockpits offen. „Ich will nicht nur dabei sein. Das Angebot muss passen, sonst setze ich lieber ein Jahr aus“, sagt Ricciardo. Für McLaren könnte es teuer werden, wenn man neben Ricciardos Abfindung auch noch Piastris Alpine-Schulden zahlen muss. ■



XPB

Bei McLaren soll ein Australier durch einen anderen ausgetauscht werden

NACHRICHTEN

GASLY ZU ALPINE?

Nach dem Verlust von Oscar Piastri und Fernando Alonso sucht Alpine einen neuen Fahrer. Statt einer Rückkehr von Daniel Ricciardo ist es wahrscheinlicher, dass Pierre Gasly den freien Platz übernimmt. Der Franzose besitzt zwar einen Vertrag bei Alpha Tauri für 2023, doch Red Bull würde den Piloten abgeben, wenn die Bedingungen passen. Eine Fahrerpaarung Ocon/Gasly würde bei Alpine ordentlich Dampf auf den Kessel bringen. Beide sind nicht gerade gute Freunde.

SAUBER OHNE ALFA

Alfa Romeo hat vermeldet, dass man die Sponsorpartnerschaft mit Sauber Ende 2023 auslaufen lässt. Bis zum Neustart als Audi-Werksteam 2026 könnte der Schweizer Rennstall in der Formel 1 dann noch einmal unter dem alten Namen des Firmengründers antreten.

HAAS WARTET AB

Haas-Teamchef Günther Steiner hat keine Eile, das zweite Cockpit für 2023 zu besetzen. Neben Mick Schumacher umfasst die Liste „eine einstellige Zahl an weiteren Kandidaten“, erklärte der Südtiroler in Spa.

HADJAR IN DIE FORMEL 2

Auf die Frage, welchen Junior-Piloten Red Bull behalten würde, wenn man sich für einen entscheiden müsste, nannte Sportchef Helmut Marko den Namen von Isack Hadjar. Der erst 17 Jahre alte F3-Pilot besitze von allen Nachwuchsleuten das meiste Potenzial. Für 2023 ist für das Supertalent der Aufstieg in die Formel 2 vorgesehen.

RAST ZU MCLAREN

McLaren hat René Rast für sein neues Formel-E-Team verpflichtet. Wie der Mindener das Engagement nächstes Jahr mit seinem Job als BMW-Werksfahrer (GT3/LMDh) unter einen Hut bekommt, steht noch nicht fest.

Formel 2

Big Point für Drugovich

Liam Lawson und Jack Doohan haben sich die Formel-2-Siegerpokale in Spa geschnappt. Der eigentliche Gewinner war aber Felipe Drugovich.

Von: **Tobias Grüner**

In die Meisterschaft kam zuletzt wieder etwas Spannung rein. Der Vorsprung von Felipe Drugovich schmolz immer weiter zusammen, weil Verfolger Théo Pourchaire zum großen Endspurt ansetzte. Doch beim Gastspiel in Belgien ging die Lücke wieder auf. Den Grundstein für die fette Punkteausbeute legte Drugovich schon in der Qualifikation. Mit fast vier Zehnteln Vorsprung vor Landsmann Enzo Fittipaldi sicherte sich der Brasilianer die Pole. Pourchaire musste sich mit Rang 8 begnügen, was ihm für den Sprint mit umgedrehter Reihenfolge immerhin Startplatz 3 einbrachte.



XPB

Drugovich, Doohan und Lawson sammelten in Spa fette Punkte

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Liam Lawson	40.22,343 min
2.	Jack Doohan	+ 3,868 s
3.	Ralph Boschung	+ 5,718 s
4.	Felipe Drugovich	+ 6,360 s
5.	Richard Verschoor	+ 8,407 s
6.	Théo Pourchaire	+ 8,686 s
7.	Marcus Armstrong	+ 9,422 s
8.	David Beckmann	+ 10,065 s
9.	Ayumu Iwasa	+ 10,833 s
10.	Dennis Hauger	+ 11,134 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jack Doohan	52.16,133 min
2.	Felipe Drugovich	+ 1,942 s
3.	Liam Lawson	+ 8,714 s
4.	Richard Verschoor	+ 12,479 s
5.	Enzo Fittipaldi	+ 20,481 s
6.	Logan Sargeant	+ 21,266 s
7.	David Beckmann	+ 22,365 s
8.	Ayumu Iwasa	+ 22,498 s
9.	Jüri Vips	+ 23,899 s
10.	Clement Novalak	+ 24,746 s

Doch während Pourchaire gleich ein paar Plätze verlor, ging es für Drugovich nach vorne. Ein Crash von Logan Sargeant sorgte in Runde 12 für ein Safety Car. Drugovich gab Platz 6 freiwillig auf, um sich frische weiche Reifen zu holen. Damit stürmte er nach dem Restart bis auf Rang 4 nach vorne. Sieger Liam Lawson sowie Jack Doohan und Ralph Boschung konnte er aber nicht mehr vom Podium kicken. Im Hauptrennen kam es zum Duell mit Doohan um den Sieg. Dank eines früheren Boxenstopps schnappte sich der Australier die Führung und hielt seinen Rivalen anschließend auf Distanz. Liam Lawson schaffte es als Dritter ebenfalls erneut aufs Podium. Pourchaire sammelte nach einem technisch bedingten Ausfall gar keine Punkte. Der Vorsprung von Drugovich wuchs somit auf satte 43 Zähler an. ■

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Felipe Drugovich	205
2.	Théo Pourchaire	162
3.	Logan Sargeant	127
4.	Jack Doohan	121
5.	Liam Lawson	114

Formel 3

Überschlag und Sieg

Zane Maloney hat im Sprint von Spa eine spektakuläre Rolle hingelegt. Im Hauptrennen einen Tag später feierte der Mann aus Barbados dann seinen ersten Formel-3-Sieg.

Von: **Tobias Grüner**

Die Weichen für das F3-Rennwochenende in Spa wurden schon im Qualifying gelegt. Auf halbfeuchter Strecke kamen die drei Fahrer, die als Führende in der Meisterschaft angereist waren, ordentlich ins Schwimmen. Isack Hadjar ging in der entscheidenden Phase der Sprit aus. Die Quittung war Startplatz 23. Seine Titelkonkurrenten Arthur Leclerc (P20) und Victor Martins (P24) fanden sich ebenfalls im hinteren Drittel der Startaufstellung wieder. Für Hadjar und Leclerc gab es im



XPB

Maloney ist der erste Sieger aus Barbados in einer F1-Nachwuchsklasse

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Oliver Bearman	1:07.07,734 min
2.	Roman Stanek	+ 4,762 s
3.	Alexander Smolyar	+ 5,689 s
4.	Jonny Edgar	+ 6,339 s
5.	Arthur Leclerc	+ 7,586 s
6.	William Alatalo	+ 10,609 s
7.	David Vidales	+ 12,294 s
8.	Brad Benavides	+ 12,326 s
9.	Isack Hadjar	+ 12,538 s
10.	Caio Collet	+ 13,231 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Zane Maloney	45.33,153 min
2.	Roman Stanek	+ 1,046 s
3.	Oliver Bearman	+ 5,684 s
4.	Jonny Edgar	+ 6,737 s
5.	Jak Crawford	+ 7,433 s
6.	Caio Collet	+ 9,297 s
7.	David Vidales	+ 10,831 s
8.	William Alatalo	+ 10,879 s
9.	Alexander Smolyar	+ 11,665 s
10.	Reece Ushijima	+ 13,360 s

Sprint wenigstens kleine Punkte. Martins ging nach zwei Ausfällen komplett leer aus.

Der Sprint wurde überschattet vom heftigen Crash von Oliver Goethe und Zane Maloney. Nach einem Kontakt in Blanchimont rutschten beide ins Kies. Maloney überschlug sich dabei. Das Rennen musste für eine halbe Stunde unterbrochen werden. Am Ende gewann Oliver Bearman vor Roman Stanek und Alexander Smolyar. Im Hauptrennen musste das Safety Car erneut zweimal raus. Beim zweiten Restart übernahm Crashpilot Maloney die Führung und feierte am Ende souverän den ersten Sonntagssieg. Für Stanek und Bearman gab es dahinter erneut Pokale. Beide meldeten damit Ansprüche auf den Titel an. Aus dem Dreikampf an der Spitze ist ein Fünfkampf geworden. ■

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Isack Hadjar	106
2.	Oliver Bearman	105
3.	Victor Martins	104
4.	Arthur Leclerc	101
5.	Roman Stanek	96

Fünfter Porsche-Sieg

Beim elften Lauf zur IMSA-Serie auf dem anspruchsvollen Virginia International Raceway (VIR) waren wie immer nur die GT3-Autos am Start. Und wie schon beim letzten GT-only-Lauf in Lime Rock holte das Porsche-Duo Matt Campbell und Mathieu Jaminet den Gesamtsieg und konnte die Führung in der GTD-Pro-Meisterschaft vorentscheidend ausbauen.

Von: **Marcus Schurig**



Matt Campbell und Mathieu Jaminet holten in Virginia den fünften Sieg, im Titelkampf liegen sie weit vorne

IMSA

Das zweite GT-only-Rennen der Saison 2022 auf dem Virginia International Raceway ging genauso aus wie das erste in Lime Rock Mitte Juli: Die Porsche-Piloten Matt Campbell und Mathieu Jaminet holten den Gesamtsieg und damit auch den Klassensieg in der GTD-Pro-Kategorie für werksunterstützte GT3-Teams. Das Duo kreuzte mit dem Pfaff-Motorsports-911 nach 160 Rennminuten die Ziellinie mit dem minimalen Vorsprung von 0,823 Sekunden auf die Corvette C8.R GTD von Antonio García und Jordan Taylor. Der letzte Podestplatz ging in Virginia an die siegreiche GTD-Crew Russell Ward und Philip Ellis, die mit ihrem Winward-Mercedes AMG GT3 die Konkurrenz über die nahezu volle Distanz im Griff hatten.

Campbell und Jaminet holten damit bereits ihren fünften Klassensieg in der Saison 2022 – kein anderes Fahrerduo hat in der laufenden Saison mehr Rennsiege angehäuft. Die zukünftigen Porsche-LMDh-Werksfahrer führen die Meisterschaftstabelle vor dem großen IMSA-Finale in Road Atlanta Anfang Oktober mit einem opulenten Punktevorsprung an.

Wie schon bei den beiden letzten IMSA-Läufen in Road America und Lime Rock wurde das Rennen in VIR wieder durch die kniffl ige Kombination aus Tankstrategie und Timing der Gelbphasen entschieden: Die einzige Gelbphase in VIR wurde 80 Minuten vor Rennende ausgerufen, der Restart erfolgte 68 Minuten

> „Das Team hat uns über die Strategie zum Sieg gelotst. Beim letzten Stopp nahmen wir nur Hinterreifen, das Auto war schwer zu fahren – aber es hat funktioniert!“
>
> Porsche-Pilot Mathieu Jaminet

vor dem Rennende. Damit war eigentlich klar, dass alle GT3-Teams noch mal für einen Splash an die Box kommen mussten. Die Rechnung galt für alle – außer für den auf Position 4 platzierten GTD-Aston-Martin (De Angelis/Martin), die die Chuzpe hatten, 74 Minuten mit einer Tankfüllung zu bestreiten, weshalb sie das Feld sogar phasenweise deutlich angeführt hatten.

Porsche: Titel fast sicher

In der GTD-Pro-Klasse lief alles früh auf ein Duell zwischen Porsche und Corvette hinaus: Das Corvette-Duo García/Taylor konnte sich im ersten Stint vom Feld lösen und einen Vorsprung von mehreren Sekunden herausfahren, doch am Ende entschied die Boxenstoppstrategie: Jaminet holte beim letzten Stopp unter Grün Benzin und frische Hinterreifen, aber er musste erstens auf den Verbrauch achten, zweitens auf die Corvette hinter ihm, die später nachtankte und deshalb im Finale mehr Benzin zur Verfügung hatte. 15 Minuten vor Ende überholte Jaminet den führenden Aston Martin von Alex Riberas, der jedoch in den letzten Runden eh für einen Splash an die Box kommen musste.

Im Rückspiegel von Jaminet wurde derweil die Corvette von Jordan Taylor immer größer. „Wenn ich noch eine Runde gehabt hätte, wäre ich vorbeigekommen“, sagte Taylor im Ziel. Falsch: Jaminet blieb in der Auslaufrunde ohne Benzin liegen.

„Das Team hat uns über die Strategie zum Sieg verholfen“, sagte Jaminet im Ziel. „Wir hatten beim letzten Stopp nur die Hinterreifen getauscht, damit war das Auto sehr schwer zu fahren – aber der Strategie-Kniff hat funktioniert!“ Jaminet und Campbell führen die Meisterschaft mit 265 Punkten Vorsprung vor dem Corvette-Duo García/Taylor und mit 281 Punkten vor den Lexus-Kutschern (Hawksworth/Barnicoat) an. Beim Finale in Atlanta sind noch 385 Punkte zu vergeben – Porsche ist der Titel also kaum noch zu nehmen. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

ELFTER SAISONLAUF: VIRGINIA RACEWAY (VIRGINIA)

Länge der Strecke: 5,262 km; **Renndistanz:** 86 Runden = 452,532 km; **Pole: GTD-Pro:** Ross Gunn, Heart Racing-Aston Martin (#23), 1.43,953 min; **GTD:** Russell Ward, Winward-AMG (#57), 1.45,010 min; **Schnellste Runden: GTD-Pro:** Jordan Taylor (#3), 1.45,455 min; **GTD:** Robby Foley (#96), 1.45,635 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	GTD-Pro	#9	Campbell/Jaminet	Pfaff-Porsche 911 GT3 R	2:40.37,906 h
2.	GTD-Pro	#3	García/Taylor	Corvette Racing-C8.R GTD	+ 0,823 s
3.	GTD	#57	Ellis/Ward	Winward-Mercedes AMG	+ 4,463 s
4.	GTD	#27	Martin/de Angelis	Heart Racing-Aston Martin	+ 10,799 s
5.	GTD	#1	Sellers/Snow	Paul Miller-BMW M4 GT3	+ 12,960 s
6.	GTD	#12	Montecalvo/Telitz	Vasser Sullivan-Lexus RC F	+ 14,475 s
7.	GTD	#16	Hardwick/Heylen	Wright-Porsche 911 GT3 R	+ 15,136 s
8.	GTD	#79	MacNeil/Gounon	WeatherTech-Porsche 911	+ 15,454 s
9.	GTD-Pro	#14	Hawksworth/Barnicoat	Vasser Sullivan-Lexus RC F	+ 18,029 s
10.	GTD	#96	Auberlen/Foley	Turner-BMW M4 GT3	+ 25,791 s
11.	GTD-Pro	#23	Riberas/Gunn	Heart Racing-Aston Martin	+ 43,249 s
12.	GTD	#32	Skeen/McAleer	Korthoff-Mercedes AMG	+ 46,179 s
13.	GTD-Pro	#25	Phillippi/Edwards	Rahal-BMW M4 GT3	+ 54,079 s
14.	GTD	#51	Eversley/Read	Ware-Acura NSX GT3	+ 1.10,978 min
15.	GTD	#99	Ferrial/Legge	Hardpoint-Porsche 911 GT3 R	+ 1.11,397 min

European Le Mans Series: Dritter Saisonlauf in Barcelona

Prema-Sieg in Barcelona

Das italienische Prema-Team, das seit 2021 zum Iron-Lynx-Pool gehört, siegte mit den Piloten Ferdinand Habsburg, Lorenzo Colombo und Louis Delétraz beim 4h-Rennen der European Le Mans Series (ELMS) in Barcelona. Damit konnten die Prema-Kutscher ihre Meisterschaftsführung auf 21 Punkte ausbauen.

Von: **Marcus Schurig**

Der dritte ELMS-Lauf in Barcelona war eine klare Beute für das LMP2-Team Prema Motorsport: Obwohl das Trio Ferdinand Habsburg, Lorenzo Colombo und Louis Delétraz das auf vier Stunden angesetzte Rennen nur vom siebten Startplatz in Angriff nehmen konnte, übernahm Habsburg bereits nach 38 Rennminuten zum ersten Mal die Führung – von da an blickte das Trio nie mehr zurück und siegte überlegen. Platz 2 ging in Spanien an das französische Panis Racing Team, dessen Pilot Julien Canal das Rennen beim Start angeführt hatte, bevor das Safety Car früh herauskam, um die Folgen mehrerer Startunfälle zu beheben.

Der spätere Sieger Ferdinand Habsburg arbeitete sich beim Restart von Platz 7 bis auf Position 4 nach vorne, nur wenige Runden später hatte er auch die beiden vor ihm platzierten LMP2-Teams Cool Racing und Racing Team Turkey kassiert. Habsburg konnte somit früh die Führung erobern und sie im Laufe des Rennens immer weiter ausbauen, weil die Verfolger erstens immer weiter abfielen und obendrein auch noch Strafen absitzen mussten: Das zweitplatzierte Team Panis Racing (Julien Canal, Nicolas Jamin, Job van Uitert) musste wegen Verstößen gleich zwei Strafen absitzen. Der Rückfall der Konkurrenz gestattete den Prema-Piloten eine halbwegs geruhsame Fahrt zum Sieg.

In der GTE-Am-Klasse konnte das Dempsey-Proton-Team von Teambesitzer und Pilot Christian Ried den zweiten ELMS-Sieg in Folge verbuchen: Ried siegte in Barcelona zusammen mit Gianmaria Bruni und Lorenzo Ferrari. Bruni übernahm 23 Minuten vor Rennende die Führung des GTE-Am-Feldes und überquerte die Ziellinie mit einem Vorsprung von 14,3 Sekunden auf David Perel im Spirit of Race-Ferrari 488 GTE. ■

MOTORSPORT-IMAGES

Das Prema-LMP2-Trio Habsburg, Colombo und Delétraz siegte in Barcelona

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

MADPANDA: GTWC-WECHSEL
In den letzten fünf Rennen zum ADAC GT Masters machte Madpanda Motorsport mit dem Mercedes-AMG GT3 kontinuierlich Fortschritte. Nun wechselt das Team von Ezequiel Pérez Companc aber in die GT World Challenge und wird mit der Teilnahme am Sprint-Lauf in Valencia das GT-Masters-Rennen am Sachsenring verpassen. Ob man in Hockenheim zum Finale wieder dabei ist, bleibt offen.

AUDI BESTÄTIGT LMDH-AUS
Im Rahmen der Audi-Pressekonferenz zum F1-Einstieg in Spa bestätigten die Ingolstädter auch offiziell das Ende ihrer LMDh-Pläne. Audi hatte im Dezember 2020 seinen LMDh-Einstieg ab der Saison 2023 angekündigt, die Pläne aber im Frühjahr 2022 wieder auf Eis gelegt. Motorsport aktuell konnte schon im März das endgültige Scheitern des im Verbund mit Porsche entwickelten Prototypenprojektes enthüllen. In Spa verkündete Audi auch die Ablösung des bisherigen Audi-Motorsportchefs Julius Seebach. Sein Nachfolger wird Rolf Michl, der seit Februar 2021 bereits die Rolle als Chief Operating Officer bei Audi Sport innehatte. Michl bildet zusammen mit Sebastian Grams die Geschäftsführung der Audi Sport GmbH.

GTWC-DEBÜT HOCKENHEIM
Am kommenden Wochenende startet die GT World Challenge Europe (GTWC) mit einem Endurance-Cup-Lauf zum ersten Mal seit langer Zeit wieder im badischen Hockenheim. Im letzten Jahr kam es zu einem Zerwürfnis mit der Nürburgring GmbH, wo der Endurance Cup in den Vorjahren gastierte: Das lokale Ordnungsamt verlangte von allen Rennteams deutsche Prüfzertifikate für ihre Zeltbauten, woraufhin sich viele internationale Teams bei GT-Promoter Stéphane Ratel beschwerten. Der Franzose reagierte prompt und bestätigte den Wechsel nach Hockenheim für die Saison 2022.

CADILLAC-TEST IN ATLANTA
Das GM-Werksteam Cadillac Racing bestritt in der letzten Woche mit seinem neuen LMDh-Rennwagen einen dreitägigen Test in Road Atlanta. Nach dem Testdebüt in Sebring Mitte Juli war Road Atlanta erst der zweite richtige Test für den DPI-Nachfolger von Cadillac. Beim Test kamen mit Pipo Derani, Sébastien Bourdais, Earl Bamber und Alex Lynn vier aktuelle Cadillac-DPI-Piloten der beiden Teams Action Express Racing und Chip Ganassi Racing zum Einsatz. „Das Auto machte gleich von Beginn einen vorzüglichen Eindruck“, lobte Pipo Derani. „Als Pilot spürt man schon nach wenigen Runden in einem neuen Auto, ob das Fahrzeug etwas taugt und ob es Potenzial hat. Mir war in Atlanta nach drei Runden klar, dass Cadillac bei der Entwicklung des DPI-Nachfolgers einen wirklich guten Job gemacht hat.“



CADILLAC

WEC: KOMMT DER GT3-KIT?
Ende August stehen zahlreiche Meetings der FIA-Kommissionen an, unter anderem der FIA Endurance Commission und der FIA GT Commission. Insider erwarten, dass dort die Fragen um die Einführung eines speziellen WEC-Kits für die ab 2024 in der Sportwagen-WM zugelassenen GT3-Fahrzeuge geklärt werden könnten. Die Mehrzahl der Hersteller ist weiterhin gegen einen GT3-Kit für die Sportwagen-WM, aber die Technikabteilung der WEC hat bereits detaillierte Pläne zur Einführung erstellt.

„Ich kenne schwierige Zeiten“

Malcolm Wilson ist ernüchtert. Seit dem Auftaktsieg bei der Rallye Monte Carlo ging es für seine M-Sport-Riege stetig bergab. Im belgischen Ypern musste der 66-jährige Brite miterleben, wie all seine Ford-Werksfahrer mehr oder weniger heftig crashten.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie steckt man einen Tiefschlag wie in Belgien weg?
Um ehrlich zu sein, habe ich eine Weile gebraucht. Mit etwas Abstand muss ich aber auch sagen, dass Adrien (Fourmaux) bis zu seinem Unfall in der vorletzten Prüfung eine prima Rallye abgeliefert. Das ändert aber nichts an der großen Enttäuschung. Ich musste erst etwas Abstand gewinnen, bevor ich die Geschehnisse aufarbeitete.

Wie läuft das ab?
Das ist kein „Business as usual“. Aber so schmerzhaft es gerade auch ist, zwischen 2013 und 2017 haben wir nicht eine Rallye gewonnen. Es ist also nicht so, als hätten wir bei M-Sport noch nie eine schwierige Phase gehabt. Für einige unsere jüngeren Mitarbeiter im Team ist das aber eine neue Situation. Diese Menschen nach so einer Enttäuschung wieder aufzurichten, kommt für mich an erster Stelle. Danach geht es darum, die richtigen Schlüsse zu ziehen und Entscheidungen zu treffen.

Zum Beispiel, dass Adrien Fourmaux in Griechenland pausieren wird?
Das liegt in erster Linie daran, dass sein Auto zu sehr beschädigt ist. Wir haben aktuell kein weiteres Chassis und alle Hände voll zu tun, um in Griechenland fünf Fahrzeuge an den Start zu bringen. Das ist mit Red Bull und Adrien auch so besprochen.

Sitzt Fourmaux danach wieder in einem Werksauto?
Das ist der Plan. Leider ist der WM-Kalender extrem fordernd. Nach Griechenland sind die Autos nur vier Tage in der Werkstatt, bevor sie per Luftfracht zur Rallye Neuseeland gehen. Jeder Unfall verschärft die Situation und kostet viel Geld. Ich habe Andrew Wheatley (FIA-Rallyedirektor) aufgezeigt, dass ein WM-Kalender wie in diesem Jahr nicht noch einmal funktioniert.


ROESELER

> „Ich werde nicht aufgeben und nichts unversucht lassen, die finanziellen Mittel für einen Topfahrer zu finden.“
>
> Malcolm Wilson

Was müsste sich ändern?
Ganz einfach: Die Kosten müssen runter. Dabei ist nicht die Anzahl der WM-Läufe ausschlaggebend, sondern die Effizienz des Kalenders, angefangen bei der Logistik. Auch bei der Technik muss man ansetzen und im Detail schauen, wo und wie man Kosten reduzieren kann. Ein Beispiel: Ein Einheitsmotor, der maximal drei Jahre zum Einsatz kommt, macht womöglich wenig Sinn, weil die Entwicklungskosten höher sind, als wenn jeder sein aktuelles Aggregat weiterentwickelt.

Schon vor der Rallye Belgien haben Sie angedeutet, dass M-Sport seine Fahrerriege verändern muss. Was sind Ihre Pläne?
Aktuell ist es meine höchste Priorität, das Budget dafür zu finden, um unser Team erfolgreicher aufzustellen. Das soll nicht heißen, dass ich die Arbeit von Adrien oder Craig (Breen) nicht schätze, aber … Wie kann ich das am besten sagen … Die vier Topfahrer sind richtige Kämpfer, immer voll fokussiert. Aufgeben ist für die keine Option. Das ist es, was den Unterschied macht. Meine Herausforderung in den nächsten Monaten ist es, einen Weg zu finden, solch einen Topfahrer ins Team zu holen.

Soll heißen, Craig Breen ist als Teamleader gescheitert?
Wir haben einen Zweijahresvertrag mit ihm. Ich bin immer noch zuversichtlich, dass Craig am Ende einen guten Job macht. Er war noch nie in der Position eines Teamleaders. Womöglich braucht es eine andere Nummer eins im Team, damit Craig seine Stärken zeigen kann. Es scheint ähnlich wie bei Elfyn (Evans). Dieser hatte seine stärksten Phasen, als Sébastien Ogier im Team war, ob bei uns oder Toyota. Séb brachte eine ganz neue Dimension an Professionalismus, Hingabe und Zielstrebigkeit ins Team. Ich glaube, Elfyn und Ott (Tänak) haben extrem von Séb profitiert und im Jahr 2017 den größten Schritt in ihrer Karriere gemacht. Ich bin davon überzeugt, dass im Motorsport der Erfolg eines Teams ursächlich mit der Nummer eins zusammenhängt. Um so jemanden zu verpflichten, müssen wir zwei Hürden nehmen.

Die dann wären?
Zum einen brauchen wir die finanziellen Mittel, zum anderen einen freien Topfahrer. Ich werde nicht aufgeben und nichts unversucht lassen.

Wie steht es um Rekordweltmeister Sébastien Loeb, wäre er für eine volles WM-Programm zu haben?
Ehrlicherweise muss ich sagen, dass er dafür nicht zur Verfügung steht, Vielleicht können wir ihn überzeugen, ein halbes Programm zu bestreiten. Mehr als sieben Läufe sehe ich aber nicht.

Was macht Loeb anders als Breen oder Fourmaux?
Ich denke, er geht mit all seiner Erfahrung anders an die Sache ran. Er fährt einfach und baut viel weniger und wenn gezielter sein Auto um. Loeb gewinnt die Monte, führt in Portugal und markiert auch in Kenia eine Bestzeit. Er zeigt, dass man mit dem Ford Puma ganz vorne mitfahren kann. Das ist es, was man sich von einem Werksfahrer wünscht.

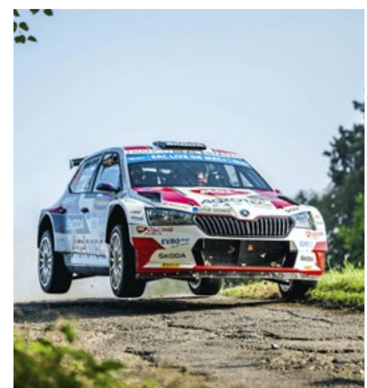
Viele junge Fahrer sind bei M-Sport groß geworden. Wären Oliver Solberg oder auch Sami Pajari eine Alternative?
Die Schere zwischen den verfügbaren Sponsorgeldern und den Mitteln, die es braucht, einen jungen Fahrer an die Spitze ranzuführen, war nie größer. Deshalb ist dies im Moment auch kein Thema. Mein einziges Ziel ist es, einen Topfahrer zu verpflichten, der mit M-Sport wieder regelmäßig um Siege mitkämpft. ■

Malcolm Wilson

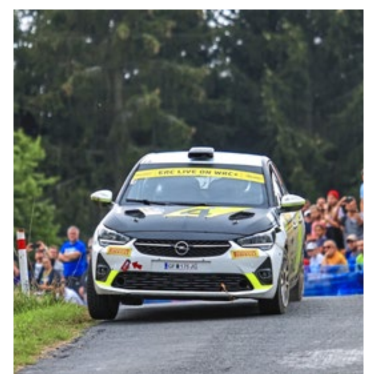
Geburtstag: 17. Februar 1956
Geburtsort: Cockermouth (GB)
Herkunftsland: Großbritannien


Frühes Ende im Gelände: Der neue Europameister Efrén Llarena

Heftige Ehrenrunde


NICO MEYER

Elfter Heimsieg: Lokalheld Kopecký


NICO MEYER

Sieg und Junioren-EM-Titel: Pellier

Regenschauer machen aus dem Asphaltklassiker rund um Zlín einen Tanz auf dem Drahtseil – der nicht allen gelingt. Während Jan Kopecký sein Heimspiel zum elften Mal gewinnt, fliegt der neue Europameister Efrén Llarena böse ab und muss den Titelgewinn im Krankenbett feiern.

Von: **Reiner Kuhn**

Der letzte Sieg eines Nicht-Tschechen bei der Barum Rally Zlín datiert aus dem Jahr 2012, als Juho Hänninen seinen Skoda-Markengefährten Roman Kresta auf Platz 2 verwies. Zehn Jahre danach beißt sich die europäische Elite auf den mitunter extrem schnellen und aufgrund ihrer schlechten Beschaffenheit besonders heiklen Pisten 300 Kilometer südlich der Hauptstadt Prag wieder die Zähne aus, zumal lokale Regenschauer für einen munteren Wechsel zwischen trockenen und nassen Strecken und besonders in den Waldabschnitten extrem rutschigen Passagen sorgen.

In der dritten von 13 Prüfungen fällt die Vorentscheidung: Ausgerechnet der aufgrund der Startabsage von Simone Tempestini vorzeitig zum Europameister gekürte Efrén Llarena steckt seinen Skoda als einer der Ersten in den Wald. Der Spanier und seine Copilotin Sara Fernández klettern zwar selbstständig aus dem Wrack, im Hospital werden beim Fahrer aber ein Rippenbruch und mögliche Wirbelverletzungen diagnostiziert, sodass Llarena zur Sicherheit auf der Spezialbahre in seine Heimat transportiert wird.

Nagel im Kopf

Während sich die Konkurrenz vom Abflug der Startnummer 1 beeindruckt zeigt, dreht Jan Kopecký auf. Zur Halbzeit trennt den ehemaligen Skoda-Werkspiloten über eine halbe Minute von den staunenden EM-Akteuren. „Der pure Wahnsinn. Um bei diesen Bedingungen ans Limit zu gehen, muss man einen Nagel im Kopf haben“, sagt Alberto Battistolli (Skoda). Nur wenig später verabschiedet sich auch der EM-Fünfte im gehobenen Landstraßentempo ins Unterholz (WP 11).

Dramatisch auch das Finale: Auf der vorletzten Prüfung zieht Simon Wagner (Skoda) vier Regenreifen auf und schiebt sich mit Bestzeit von Platz 5 auf 3 nach vorne. Doch auf der finalen Prüfung rodelt der Österreicher durch einen Graben und verliert wertvolle Zeit auf den nur 1,6 Sekunden hinter ihm liegenden Erik Cais (Ford). Der bläst zum finalen Angriff, handelt sich aber kurz vor dem Ziel einen Plattfuß ein und verliert das Duell um den verbleibenden Podiumsplatz. Der dahinter startenden Filip Mareš, trotzt dem nächsten Regenschauer und wird hinter dem fehlerfrei agierenden Kopecký Zweiter.

Bei den EM-Junioren übernimmt Opel-Junior Laurent Pellier in der zweiten Prüfung die Spitze, baut seine Führung bis ins Ziel kontinuierlich aus und feiert mit eineinhalb Minuten Vorsprung auf Andrea Mabellini (Renault) nicht nur seinen vierten Saisonsieg, sondern auch den vorzeitigen Titelgewinn. Nick Loof stellt seinen Ford Fiesta Rally4 früh mit defektem Turbolader ab (WP 2) und wird nach Restart mit über einer Stunde Rückstand Klassenletzter. ■

BARUM RALLYE ZLÍN (26. – 28. 8. 2022)

Siebter von acht EM-Läufen, 13 Wertungsprüfungen über 202,57 km

Pos.	Fahrer/Beifahrer, Fahrzeug	Zeit
1.	Kopecký/Hloušek (CZ/CZ), Skoda Fabia Rally2	in 1:59.27,6 h
2.	Mareš/Bucha (CZ/CZ), Skoda Fabia Rally	+37,6 s
3.	Wagner/Winter (A/A), Skoda Fabia Rally2	+ 39,3 s
4.	Cais/Tešinsky (CZ/CZ), Ford Fiesta Rally2	+46,4 s
5.	Strifeský/Hovorka (CZ/CZ), Skoda Fabia Rally2	+ 56,6 s
6.	Herczig/Ferencz (HU/HU), Skoda Fabia Rally2	+ 3.43,1 min
7.	Campedelli/Canton (I/I), Skoda Fabia Rally2	+ 4.07,4 min
8.	Pech/Uhel (CZ/CZ), Ford Focus WRC'062	+ 4.25,3 min
9.	Lászlo/Berendi (HU/HU), Skoda Fabia Rally2	+ 6.21,3 min
10.	Von Thurn und Taxis/Ettel (D/A), Skoda Fabia Rally2	+ 6.28,2 min

Bestzeiten: Kopecký 4, Csomos, Pech, Cais, Strifeský, Mareš, Torn, Wagner & Brezik je 1.

EM-STAND NACH LAUF 7

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Efrén Llarena (E)	137 Punkte
2.	Simone Tempestini (I)	79
3.	Javier Pardo (E)	76
4.	Nil Solans (E)	70
5.	Simone Campedelli (I)	70
6.	Alberto Battistolli (I)	57
7.	Ken Torn (EST)	55
8.	Norbert Herczig (HU)	55
9.	Yoann Bonato (F)	54
10.	Simon Wagner (A)	54

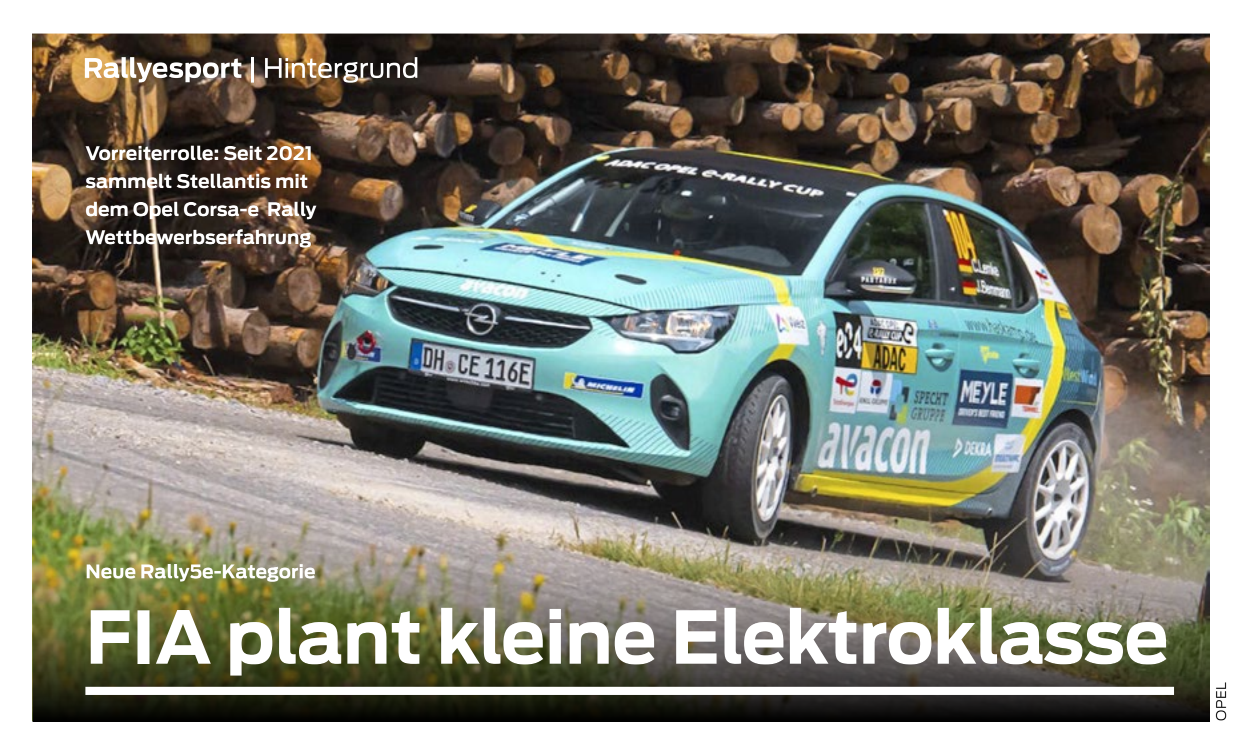


ERC

Europameister 2022: Efrén Llarena

EM-Junioren (Rally4)

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Laurent Pellier (F)	127 Punkte
2.	Oscar Palomo (E)	112
3.	Andrea Mabellini (I)	85
4.	Toni Herranen (FIN)	76



Vorreiterrolle: Seit 2021 sammelt Stellantis mit dem Opel Corsa-e Rally Wettbewerbserfahrung

OPEL

Neue Rally5e-Kategorie

FIA plant kleine Elektroklasse

Um die Rallye-Pyramide an der Basis breiter aufzustellen, führt die FIA eine vollelektrische Rally5e-Kategorie ein. In spätestens drei Jahren sollen die knapp 200 PS starken Autos bei Rallyes losstromern.

Von: **Reiner Kuhn**

FIA-Rallyedirektor Andrew Wheatley hat nicht nur die Topliga im Auge: „Je breiter die Basis, desto stabiler ist die Pyramide", weiß der Brite und erklärt: „Der technologische Wandel beim Automobil ist enorm. Deshalb sprechen wir mit Herstellern nicht über Verbrenner, Hybrid- oder Elektroantriebe, sondern auch über E-Fuels, und Wasserstof; auch mit denen, die aktuell keine Motorsportprogramme haben. Nur so kann die FIA eine Richtung vorgeben, mit interessierten Herstellern über Details sprechen und ein tragfähiges Reglement erarbeiten."

So ist auch die neue Rally5e-Kategorie entstanden, die der FIA-Weltrat auf seiner letzten Sitzung beschlossen hat. Gemeinsam mit Vertretern von Stellantis (Peugeot, Citroën, Opel, Fiat), Renault und M-Sport (Ford) erarbeitet die FIA nun ein Technik-Reglement der neuen Basis-Kategorie für vollelektrische Rallyefahrzeuge.

Schon ist klar: Abgesehen von der seriennahen Optik werden sich die künftigen Elektro-Autos deutlich von dem aus dem gleichnamigen Markencup bekannten Opel Corsa-e Rally unterscheiden. So werden aufgrund des Mehrgewichts gegenüber herkömmlichen Rally5-Fahrzeugen leistungsfähigere Bremsen und Fahrwerkskomponenten aus der nächsthöheren Rally4-Kategorie zum Einsatz kommen. Schließlich sollen die rund 1500 Kilo schweren und in zwei Klassen mit einer Batterieleistung bis und über 60 kWh eingeteilten Wettbewerbsautos künftig mit knapp 200 PS über die Rallyepfade stromern.

„Im kommenden Jahr werden die ersten Testträger laufen", verspricht Wheatley und schaut nach vorne: „Parallel werden wir am Reglement arbeiten. Um solche Konzepte in bestehende Formate zu integrieren, sollten wir zum Beispiel zwischen einzelnen Prüfungen über Zonen zum Schnellladen nachdenken." ■

Rallye-WM

Verlängerung für Hybrid

FIA und Hersteller wollen am technischen Reglement der Rally1-Hybriden festhalten. Um interessierten Neueinsteigern Planungssicherheit zu bieten, will man es verlängern.

Nach acht Monaten und neun WM-Läufen geben die komplexen Hybrid-Systeme der Rally1-Boliden nur noch wenig Grund zur Klage. Auch deshalb sind sich die FIA und die Hersteller einig, in der Topklasse an der aktuellen Technologie festzuhalten. „Das aktuelle Reglement ist bis einschließlich 2024 gültig. Bei Entwicklungszyklen von gut zwei Jahren ist das morgen", sagt FIA-Rallye-Direktor Andrew Wheatley und verrät, dass der FIA-Weltrat in seiner November-Sichtung eine Verlängerung des aktuellen Fahrzeugkonzepts um zwei oder gar drei Jahre beschließen wird. „Detailänderungen, zum Beispiel zur Verwendung synthetischer Kraftstoffe oder eine andere Auslegung der Elektro-Einheit sind dennoch möglich." ■ RK



ROESELER

Zugabe: FIA und Hersteller wollen am aktuellen Rally1-Reglement festhalten

Historischer Rallyesport

Aus Freude am Driften

Nach dem Heimsieg bei der Lahti Historic Rally will Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala in seiner Celica auch beim 20. Geburtstag der Rally Legend in San Marino ausrücken.

Zwölf Prüfungen, zwölf Bestzeiten – beim sechsten Lauf zur Histo-EM rund um Lahti war Jari-Matti Latvala nicht zu halten. Nach 154 WP-Kilometern siegte der Toyota-Teamchef mit Werks-Testfahrer Juho Hänninen als Beifahrer in seiner privaten Toyota Celica GT-4 mit zweieinhalb Minuten Vorsprung vor Kari Kivenne (Audi Quattro A2).

„Das schreit nach mehr", sagt Latvala und plant, bei der Jubiläumsausgabe der Rally Legend (13. bis 16. Oktober) auszurücken. Um sich bei der Kultveranstaltung in San Marino in die Herzen der Fans zu driften, steht nicht nur eine Revision des Getriebes und der Differenziale an. Am Rande der Rallye Belgien soll Latvala für den ehemaligen Werkswagen auch spezielle Asphaltreifen geordert haben. ■ RK



JOUNI LAAHSO

Auf nach Italien: Im Herbst startet Latvala bei den RallyLegends in San Marino

Geliebte Gina

MCKLEIN

Der Zuschaueransturm ist gewaltig, und es gibt reichlich Attraktionen wie die Sprungkuppe „Gina“ in Baumholder

Nach 20 Jahren vergeblichen Anrennens gelingt es dem ADAC, einen Rallye-WM-Lauf nach Deutschland zu holen. Die Rallye zwischen Mosel und Hunsrück ist aus dem Stand ein Erfolg, ein Publikumsliebling und der Durchbruch des größten Stars der Branche.

Von: **Markus Stier**

Sie hatten schon mit ordentlich Besuch gerechnet, die Mannen um Rallyechef Armin Kohl, aber der Ansturm überrascht den ausrichtenden ADAC und seine rund 1200 Helfer dann doch. Vor dem Start an der Porta Nigra in Trier verschwinden die Stars und ihre Autos in einem Pulk von Fans. Am Samstag sind die Zufahrtsstraßen zum Truppenübungsplatz Baumholder irgendwann komplett dicht, eine Prüfung muss wegen unbeherrschbarer Massen abgesagt werden. Metzger und Bäcker strecken teils schon am Freitagmittag die Waffen, alle Stullen sind ausverkauft. Die Rallye Deutschland 2002, der erste WM-Lauf auf deutschem Boden, könnte genauso gut den Titel Rallye Europa tragen, denn das Publikum ist aus allen Himmelsrichtungen zusammengeströmt.

Die legendäre Olympia-Rallye anlässlich der Spiele in München 1972 war der erste und letzte Besuch der Weltelite auf deutschem Boden, da gab es noch keine WM. Zehn Jahre später hatte der ADAC den Versuch gestartet, einen deutschen WM-Lauf aus dem Boden zu stampfen, in erster Linie, weil die FIA dem zweitgrößten Automobilclub der Welt klarmachte, dass man dem konkurrierenden AvD keineswegs den großen Preis von Deutschland abspenstig machen würde. Doch die Deutschland-Rallye dümpelt alsbald in der Europameisterschaft vor sich hin, auch hier spielt der AvD mit der Hunsrück-Rallye oben mit.

Machtwort aus Paris

Dem Tauziehen macht der Weltsportverband ein Ende: Ohne friedliche Koexistenz kein WM-Lauf, lautet das harsche Urteil



MCKLEIN

Rebstöcke und Moseltal sind sofort Lieblingsmotive der Fotografen



MCKLEIN

Doppelte Premiere: Erster deutscher WM-Lauf, erster Loeb-Sieg

aus Paris, angesichts der tiefen Feindschaft bis in die Chefetagen undenkbar. Doch mit einem Führungswechsel an der Spitze beider Clubs beginnt das politische Tauwetter. Weil ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk in München ordentlich Druck macht, und Hunsrück-Fahrleiter Henning Wünsch bereit ist, sein Herzstück Baumholder für die größere Sache herzuschenken, passiert das große Wunder, das sich eigentlich schon 2001 abspielt. Einträchtig arbeiten ADAC- und AvD-Helfer miteinander als Streckenposten. Mit den traditionellen Mosel-Prüfungen des ADAC und dem riesigen Militärareal im Hunsrück, ergänzt um schnelle Landstraßen im Saarland, ist ein bis dato einzigartiges Konzept entstanden, das 2001 seine erfolgreiche Generalprobe hinlegt. „Das sind eigentlich drei komplett verschiedene WM-Läufe in einem", staunt der angehende Weltmeister Marcus Grönholm, der schon den Testlauf mitgemacht hat.

Der Finne spielt anfangs ganz vorn durchaus eine Rolle, aber für den Sieg kommt nach Betrachtung der ersten Etappe nur einer infrage, obwohl der noch nie einen WM-Lauf gewonnen hat. Wegen eines verbotenen Reifenwechsels hat man Sébastien Loeb im Januar den Sieg bei der Rallye Monte Carlo aberkannt, aber längst ist klar, dass der Elsässer und sein Citroën Xsara WRC die neue Macht auf dem Hartplatz sind. Dass sich der Grip durch viele Belagwechsel ständig ändert, die verschmutzen Wirtschaftswege der Mosel und der brüchige Asphalt in Baumholder rutschige Fallen sind, kommt dem Jungstar entgegen. Zudem ist seine Heimat Hagenau nur zweieinhalb Autostunden entfernt. Zehntausende Landsleute machen den deutschen WM-Lauf zum Loeb'schen Heimspiel.

Dessen erster von unglaublichen 80 Siegen ist längst nicht so selbstverständlich, wie er in der Rückschau wirkt. Ein Dreher mit angeknackster Lenkung kostet Zeit, und nachdem er und Beifahrer Daniel Elena sich in Sankt Wendel verzählt haben und mit einem hastigen Wendemanöver gegen die eigentliche Fahrtrichtung so eben noch verhindert haben, eine Runde zu viel auf dem Stadtrundkurs zu absolvieren, hängt zeitweilig das Damokles-Schwert einer Disqualifikation über dem Duo. Die Stewarts sind gnädig, den Ansturm des in diesem Jahr noch sieglosen Weltmeisters Richard Burns im Peugeot wehrt Loeb nervenstark ab.

Eine Lehre, die der WM-Tross aus dem Abenteuer Deutschland zieht: Das hier ist keine gewöhnliche Asphalt-Rallye. Die Pannen- und Ausfallquote kann sich mit harten Schotter-Läufen wie Griechenland messen. Das Tempo ist hoch, die Straßen mal eng, mal breit, es ist schwer, einen Rhythmus zu finden. Die vielen Abzweige sorgen für Orientierungsprobleme. Die unterschiedliche Charakteristik macht die Abstimmung knifflig.

Von wegen Heimvorteil

Der dreimalige deutsche Meister Matthias Kahle ist im Skoda Octavia bestens sortiert, aber gerade die Einheimischen trifft es bei ihrem Heimspiel besonders hart: Für Kahle ist mit Motorschaden Schluss, bevor er überhaupt richtig losgelegt hat. Armin Kremer bestreitet mit sechs WM-Läufen ohne nennenswerte Testfahrten ein Himmelfahrtskommando, das mit einem an einer Leitplanke zerschellten und abgebrannten Ford Focus dramatisch endet. Der einzige deutsche Werksfahrer Armin Schwarz will trotz des unterlegenen Hyundai Accent zu Hause glänzen und den Zeitverlust nach zwei Reifenpannen nicht akzeptieren. Mit einem schleichenden Plattfuß rummst er mit Tempo 140 in die Bäume. Schwarz und Beifahrer Manfred Hiemer stöhnen noch zwei WM-Läufe später wegen ihrer angeknacksten Rippen.

Loeb ist nicht der einzige Citroën-Favorit. Im Saxo Super 1600 hat Sven Haaf das Feld der Junioren-WM schon beim Shakedown geschockt. Im Team munkelt man, er könne das Ding auch mit 90 Prozent Einsatz locker nach Hause fahren, aber dann platzt der Motor.

Der Gruppe-N-Sieg von Routinier Hermann Gaßner im Mitsubishi kommt nicht unerwartet, eine riesige Überraschung ist dagegen der dritte Junioren-WM-Rang von Niki Schelle, der sich im unterlegenen und nach einem Pfostentreffer in der Flanke auch noch krummen Suzuki Ignis unter ungläubigem Staunen der weltweiten Junioren-Elite auf Rang 3 tankt. Dass dem Ignis 15 PS fehlen, hat Schelle mit Tuning im Cockpit kompensiert: Seine neue Beifahrerin Tanja Geilhausen ist 28 Kilo leichter als sein gestandener Stammbeifahrer Gerhard Weiß. ■



MCKLEIN

Auf einen deutschen WM-Sieger warten die Fans seit 1991 – bis heute


MCKLEIN

Im krummen Suzuki stürmt Niki Schelle auf Rang 3 in der Junioren-WM


MCKLEIN

Start und Ziel sind in Trier, der Servicepark ist am Bostalsee untergebracht


MCKLEIN

WM-Stars wie Colin McRae müssen lernen: Das Terrain ist knifflig



Grau in grau: Nebel sorgte für einen um fast vier Stunden verspäteten Start in die zweite Saisonhälfte der DTM

DTM

Eifelgeschichte(n)

Sheldon van der Linde (BMW) und Luca Stolz (Mercedes) waren die Sieger am Nürburgring. Doch die Eifel erzählte diesmal auch Geschichten vom Stochern im Nebel, einem Brüdertriumph sowie einem nicht immer glücklichen Titelanwärter.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Nebel-Geschichte ist am kuriosesten, denn das Waschküchenwetter am Nürburgring-Samstag sorgte dafür, dass der Tag erst 17 Stunden und 15 Minuten alt werden musste, bevor sich überhaupt irgendein Rad drehte. Für die spitzfindigen Leser unter Ihnen: Ja, um kurz vor 13 Uhr gab es schon die Runde von der Boxengasse in die Startaufstellung. Aber dort verharrten die Autos dann erst mal eine ganze Weile.

Weil auch das morgendliche Qualifying dem Nebel zum Opfer fiel, setzte man Tabellenstand und Startaufstellung gleich, was Tabellenführer Mirko Bortolotti in seinem GRT-Lambo die allererste DTM-Pole bescherte. Bis zum Nachmittag dachte jedoch niemand der Anwesenden, dass Saisonlauf Nummer neun überhaupt über die Bühne gehen würde. Gäbe es ein Buch über die Wetterregeln am Ring, würde darin so etwas stehen wie: Wenn sich die Suppe bis mittags nicht auflöst, wird's auch nix mehr.

Bortolotti trifft Fraga

Entsprechend verwundert wurde dann gegen 16.30 Uhr eine schlagartige Verbesserung der Sichtverhältnisse vernommen. Renndirektor Scot Elkins setzte sich ins Auto, fuhr eine Runde und entschied, dass gefahren werden kann. Das sorgte für hektisches Treiben im Fahrerlager, und so mancher Fahrer musste erst mal seinen Overall wieder anlegen, denn nach Rennen hatte es eben stundenlang nicht ausgesehen.

Als dann doch endlich auf der vom Nieselregen noch leicht feuchten Strecke die Action begann, musste Bortolotti sich bald hinter Felipe Fraga im AF-Corse-Ferrari einsortieren. Der war trotz seiner 25 kg Erfolgsballast nach dem Sieg am Norisring-Sonntag der bestimmende Mann

> „Was passiert ist, tut mir für mein Team und für Felipe sehr leid. Es war ein schlechter Tag, zu dem es nicht mehr zu sagen gibt."
>
> Mirko Bortolotti, Lamborghini

der Frühphase. Doch nach den Stopps drehte dann Bortolotti, der drei Runden später die Räder wechseln ließ, auf. Eine schnellste Runde jagte die andere, und so purzelte der Abstand teilweise um eine Sekunde pro Runde.

Mit einem so überlegenen Speed war klar, dass Fraga wohl kaum eine Chance gegen den Italiener haben würde. Der setzte aber in Runde 29 einen etwas zu motivierten Angriff, traf den Red-Bull-Ferrari am Heck und riss damit beide aus dem Geschehen. Bortolotti war praktisch an Ort und Stelle raus, Fraga gab fünf Umläufe später endgültig auf. „Es war innen noch etwas nass und ich konnte die Linie nicht halten. Was passiert ist, tut mir für mein Team und für Felipe sehr leid. Es war ein schlechter Tag, zu dem es nicht mehr zu sagen gibt", nahm Bortolotti sofort sämtliche Schuld für den Unfall auf sich.

Sheldon van der Linde war zu diesem Zeitpunkt eigentlich abgeschlagener Dritter und erbte die Führung sowohl im Rennen als auch, dank Saisonsieg Nummer drei, in der Gesamtwertung.

Der südafrikanische Feiertag wurde sogar noch mit einer weiteren Geschichte versüßt. Denn mit dem älteren Bruder Kelvin (Audi) auf Platz 2 feierte erstmals in der DTM-Historie ein Brüderpaar einen Doppelsieg. Der in diesem Jahr bislang unter Wert geschlagene Kelvin fiel am Start von P13 auf 20 zurück und es sah nach einem gebrauchten Tag aus. Aber ein sehr später Wechsel auf die neuen Reifen sollte sich voll auszahlen. Zum einen wurde die Strecke immer besser, die neuen Reifen kamen bei „KvdL" also schneller auf Temperatur als bei den anderen Fahrern. Zum anderen konnte er mit dem frischeren Reifenmaterial zum Ende noch mal mächtig Tempo machen.

Im Parc fermé war die Freude entsprechend riesengroß. Hüp-

fend und umarmend feierte das nur im Arbeitgeber getrennte Brüderpaar. „Es war immer unser Ziel, einmal gemeinsam auf dem Podium zu stehen. Dieser Traum ist wahr geworden“, freute sich Sheldon. „Ich habe hier zweimal das 24h-Rennen gewonnen, aber das toppt alles“, konnte auch der eigentlich unterlegene Bruder seine Freude nicht verbergen.

Die schnelle Familie machte am Sonntag auch gleich dort weiter, wo sie aufgehört hatte. Sheldon sicherte sich die Pole-Position, Kelvin holte um nur eine Hundertstelsekunde geschlagen den zweiten Startplatz. Im unter besten Bedingungen abgehaltenen Sonntags-Qualifying zeigte sich die extreme Leistungsdichte in der DTM. Die Top 20 des 28-köpfigen Felds waren um gerade einmal 0,326 Sekunden getrennt. Oder anders ausgedrückt: um eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 0,6 km/h. Da kann man auch vor den BOP-Machern von AVL nur den Hut ziehen.

Erster Sieg für Stolz

Zum Rennen galt es für die Brüder freilich, die Erfolgsgewichte vom Samstag einzuladen, ein erneuter Doppelsieg wurde damit fast unmöglich. Doch während Kelvin am Start direkt auf P4 zurückfiel, hielt Sheldon die Spitze und wurde dort sogar von Schubert-Teamkollege Philipp Eng auf P2 abgeschirmt. Der Traum vom erneuten Zweifachsieg (der Sheldon schon am Lausitzring gelang) zerplatzte, als David Schumacher (Mercedes) René Rast (Audi) in Runde 5 ins Kiesbett schickte, wo der Titelanwärter strandete. Auch Schumacher rollte mit beschädigtem Auto aus. Ein klarer Fall also fürs Safety Car.

Weil sich fast gleichzeitig zum Ausrufen der Neutralisierung das Boxenstoppfenster öffnete, waren in diesem Fall die jeweils zweiten Fahrer eines Teams die Gekniffenen, weil sie nicht im ersten Schwung mit abgefertigt werden konnten, sondern erst eine Runde später zum Wechsel die Box ansteuern durften.

Einzig Gaststarter Theo Oeverhaus (BMW) blieb auf den alten Reifen draußen und sammelte damit erste Führungskilometer. Doch beim Restart erwies er ausgerechnet Markenkollege Sheldon van der Linde einen Bärendienst. Der war bei den Stopps hinter Luca Stolz zurückgefallen, weil dessen HRT-Mannschaft einmal mehr den schnellsten Service überhaupt hinlegte. Der

> „Theo hat eine Lücke nach links gelassen. Ich habe geschaut, was er macht, dann sprang die Ampel auf Grün und ich habe den Restart verpasst.“
>
> Sheldon van der Linde, BMW

Samstagssieger musste sich also auf P3 direkt hinter Oeverhaus einreihen, der beim Restart aus der vorgegebenen Formation ausbrach. „Theo hat eine große Lücke nach links gelassen. Ich habe noch geschaut, was er macht, dann sprang die Ampel auf Grün und ich habe den Restart verpasst“, berichtete van der Linde, der auf Platz 10 zurückfiel.

Mit dem gesamten Feld (bis auf Oeverhaus) auf praktisch identischem Reifenmaterial gestaltete sich der Rest des Rennens sehr statisch. Stolz baute seine Führung aus und fuhr ungefährdet zu seinem ersten DTM-Sieg. Dahinter hatten Dennis Olsen (Porsche) und Lucas Auer (Mercedes) aus dem Restart-Chaos Profit geschlagen und sich auf den Plätzen 2 und 3 einsortiert.

Die Spannung zog sich aus dem Kampf um P4, der zwischen Kelvin van der Linde und Mirko Bortolotti ausgetragen wurde. Der Italiener lancierte seinen entscheidenden Angriff drei Runden vor Schluss, knallte aber mit dem Abt-Audi zusammen und fiel dann mit Reifenschaden aus. Kelvin rettete den vierten Platz.

Während Bortolotti am Samstag die Schuld auf sich nahm, war am Sonntag deutlich von „Fremdverschulden“ die Rede, weil van der Linde reingezogen sei. Dass es nicht einmal eine Untersuchung der Sportkommissare zu dem Zwischenfall gab, lässt die Eindeutigkeit der Situation aber doch anzweifeln. Unterm Strich bleibt festzuhalten: Hätte Bortolotti sich mit P2 (Samstag) und P5 (Sonntag) zufriedengegeben, hätte er 28 Punkte mehr und Sheldon van der Linde elf Punkte weniger. Ein Delta von 39 Punkten, das angesichts 21 Punkten Rückstand ganz besonders schmerzt. Bortolotti ist zwar noch Zweiter in der Tabelle, im Hinblick auf den Titelkampf sollten sich seine Zweikampf-Geschichten aus der Eifel jedoch besser nicht wiederholen. ■ ▷



DTM

Sheldon (r.) siegte am Samstag vor seinem Bruder Kelvin van der Linde



DTM

Premierensieg: Luca Stolz gewann am Sonntag souverän sein „Heimrennen“

NACHRICHTEN

TOMCZYK ÜBERNIMMT MEHR VERANTWORTUNG

Martin Tomczyk, seines Zeichens 16 Jahre lang DTM-Pilot und Meister der Saison 2011, steigt im Management der Rennserie weiter auf. Bisher war der Rosenheimer als Serienleiter der DTM Trophy sowie als Marken- und Sportbotschafter der DTM aktiv. Der offizielle Jobtitel ändert sich zumindest vorerst nicht, er übernimmt aber nun auch einen Großteil der Aufgaben, die bisher in den Bereich von DTM-Eventchef Frederic Elsner fielen. Elsner bleibt der ITR, wo er seit 2018 tätig ist, derweil im operativen und Event-Bereich erhalten. DTM-Boss bleibt nach wie vor deren aktuell alleiniger Besitzer Gerhard Berger, der mit dieser Personalentscheidung aber noch mehr Verantwortung in Tomczyks Hände legt.

DER JÜNGSTE FAHRER

Nürburgring-Gaststarter Theo Oeverhaus hat bei seinem Debüt einen Rekord aufgestellt, denn der 17-Jährige ist der jüngste und erste nicht volljährige Starter, den die DTM je hatte. Neben dem BMW M4 GT3 des Teams Walkenhorst Motorsport in der DTM fuhr er am Nürburgring auch den noch aktuellen BMW M4 GT4 in der DTM Trophy, wo er zu den Top-Piloten zählt.

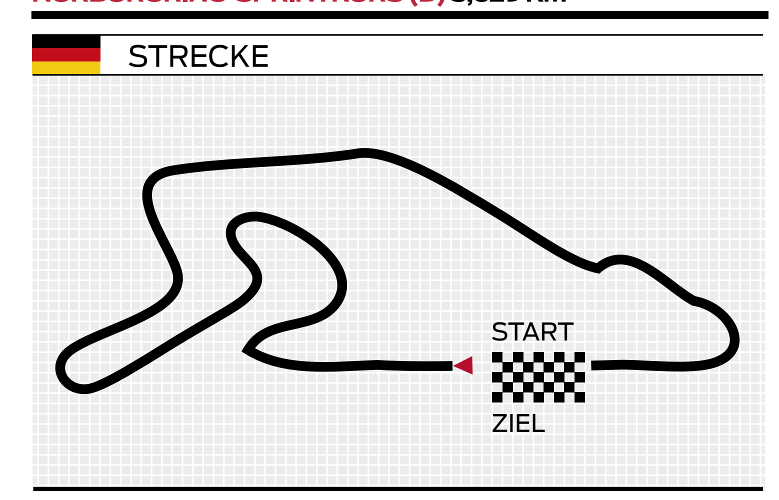
DTM TROPHY: HEINEMANN SETZT SICH WEITER AB

Mit einem ungefährdeten Doppelsieg am Nürburgring setzte sich der 2020er-Meister Tim Heinemann (Toyota) weiter von der Konkurrenz ab. Am Samstag komplettierten Daniel Gregor (Porsche) und Thiago Vivacqua (Audi) das Podest, am Sonntag die beiden Bernhard-Porsches von Ricky Capo und erneut Gregor. In der Tabelle hat Heinemann drei Events vor Schluss bereits 39 Zähler Vorsprung vor seinem ersten Verfolger Colin Caresani. Der in der Eifel unglückliche BMW-Pilot liegt weitere 35 Zähler vor dem Brasilianer Vivacqua.

DTM-2022-RESULTATE

NÜRBURGRING SPRINTKURS (D) 3,629 KM

STRECKE



STARTAUFST. RENNEN 1*

1.	Mirko Bortolotti
2.	Sheldon van der Linde
3.	René Rast
4.	Nico Müller
5.	Lucas Auer
6.	Felipe Fraga
7.	Ricardo Feller
8.	Marco Wittmann
9.	Luca Stolz
10.	Thomas Preining
11.	Maro Engel
12.	Dennis Olsen
13.	Kelvin van der Linde
14.	Philipp Eng
15.	Laurens Vanthoor

*nach Meisterschaftsstand wegen Quali-Absage

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Sheldon van der Linde	1.25,945 min
2.	Kelvin van der Linde	+ 0,010 s
3.	Dennis Olsen	+ 0,028 s
4.	Mirko Bortolotti	+ 0,028 s*
5.	Thomas Preining	+ 0,064 s
6.	Philipp Eng	+ 0,087 s
7.	Maximilian Götz	+ 0,108 s
8.	Luca Stolz	+ 0,152 s
9.	Laurens Vanthoor	+ 0,178 s
10.	Lucas Auer	+ 0,181 s
11.	Nico Müller	+ 0,182 s
12.	Marco Wittmann	+ 0,192 s
13.	Mikaël Grenier	+ 0,198 s
14.	Arjun Maini	+ 0,255 s
15.	Maro Engel	+ 0,271 s

+ 5 Startplätze (Kollision im 1. Rennen)

ERGEBNIS RENNEN 1

Nürburgring (D): 27.08.2022; 9. von 16 Läufen;
38 Runden à 3,629 km = 137,902 km
28 Autos gestartet, 20 gewertet; Wetter: 14 Grad, neblig/teils feucht
Pole-Position:
#63 Mirko Bortolotti, Lamborghini Huracán GT3 (durch Meisterschaftsstand)
Schnellste Runde:
#63 Mirko Bortolotti, Lamborghini Huracán GT3, 1.26,820 min = 150,5 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Sheldon v. d. Linde (ZA)	BMW/Schubert	57.04,374 min	25
2.	Kelvin v. d. Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 1,928 s	18
3.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	+ 8,432 s	15
4.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/Winward	+ 8,884 s	12
5.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 11,151 s	10
6.	Philipp Eng (A)	BMW/Schubert	+ 18,473 s	8
7.	Nick Cassidy (NZ)	Ferrari/AF Corse	+ 19,120 s	6
8.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 19,553 s	4
9.	René Rast (D)	Audi/Team Abt	+ 20,968 s	2
10.	Mikaël Grenier (CDN)	Mercedes/GruppeM	+ 21,913 s	1

Hinweis: Keine Bonuspunkte vergeben, da kein Qualifying & schnellste Runde außerhalb der Top 10

ERGEBNIS RENNEN 2

Nürburgring (D): 28.08.2022; 10. von 16 Läufen;
40 Runden à 3,629 km = 145,160 km
28 Autos gestartet, 19 gewertet; Wetter: 18 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#31 Sheldon van der Linde, BMW M4 GT3, 1.25,945 min = 152,0 km/h
Schnellste Runde:
#4 Luca Stolz, Mercedes-AMG GT3, 1.26,927 min = 150,3 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Luca Stolz (D)	Mercedes/HRT	1:00.43,674 h	25 + 1*
2.	Dennis Olsen (N)	Porsche/SSR	+ 4,507 s	18 + 1*
3.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 11,354 s	15
4.	Kelvin v. d. Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 15,024 s	12 + 2*
5.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/Winward	+ 15,711 s	10
6.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 16,457 s	8
7.	Thomas Preining (A)	Porsche/Bernhard	+ 19,523 s	6
8.	Mikaël Grenier (CDN)	Mercedes/GruppeM	+ 20,518 s	4
9.	Sheldon v. d. Linde (ZA)	BMW/Schubert	+ 23,811 s	2 + 3*
10.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 28,393 s	1

*Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1) und für die schnellste Rennrunde (1)

STAND FAHRER

1.	S. van der Linde	110 Punkte
2.	Bortolotti	89
3.	Auer	85
4.	Rast	81
5.	Stolz	73
6.	Müller	70
7.	K. van der Linde	66
8.	Feller	63
9.	Olsen	59
10.	Wittmann	53
11.	Götz	51
12.	Fraga	50
13.	Preining	59

STAND TEAMS

1.	Schubert Motorsport	149 Punkte
2.	ABT Sportsline	128
3.	SSR Performance	89
4.	Team Rosberg	88
5.	GRT	87

STAND HERSTELLER

1.	Audi	297 Punkte
2.	Mercedes-AMG	253
3.	BMW	202
4.	Porsche	137
5.	Lamborghini	96
6.	Ferrari	64



DTM

Mirko Bortolotti verspielte am Nürburgring seine Tabellenführung

KOMMENTAR

SPÜRBAR BESSER

Es ist noch gar nicht lange her, da saß die DTM auf einem ziemlich hohen Ross. Doch sie hat eine sehr angenehme Metamorphose durchlebt. Mit Einführung der GT3-Autos, de facto also der Umstellung von Werks- auf Kundensport, sowie einigen personellen Änderungen hat man sich spürbar nahbarer gemacht. Und wie zwei aktuelle Beispiele vom vergangenen Wochenende gezeigt haben, auch deutlich menschlicher. Der offene Brief eines Sportwarts, der sich unter anderem über einen übervollen Zeitplan beschwerte und in den sozialen Netzwerken – ob berechtigt oder nicht – einigen Beifall fand, blieb nicht ungehört. Stattdessen wurde gleich eine Aktion gestartet, bei der einige DTM-Piloten die Sportwarte am Posten oder am Campingplatz besuchten und dabei u. a. Energydrinks verteilten. Und am Samstag, als sich kein Ende der Nebelsuppe abzeichnete, wurde über alle möglichen Kanäle kommuniziert, dass alle Tagesticket-Besitzer ein kostenloses Ticket für den Sonntag erhalten würden. Und zwar unabhängig davon, ob am Samstag noch etwas passiert. Übrigens: Auch für uns Journalisten ist die Arbeit im DTM-Umfeld deutlich unkomplizierter als früher – wo eben doch nicht alles besser war.



Michael Bräutigam
Redakteur
Automobil

Audi liegt auf Kurs

Perfektes Comeback: Tom Coronel holte am Nürburgring seinen zweiten Saisonsieg

TCR EUROPE

Der Nebel am Nürburgring sorgte dafür, dass die TCR Europe in der Eifel nur ein Rennen bestreiten konnte. Beim Sieg von Tom Coronel (Audi) konnte sein Teamkollege Franco Girolami sich an der Tabellenspitze weiter absetzen.

Von: **Michael Bräutigam**

Der dritte und letzte Auftritt des Jahres im Rahmen der DTM bedeutete einen komplett fahrfreien Samstag für die Tourenwagen-Piloten. Nachdem man am Freitag zumindest die beiden freien Trainings fahren konnte, wurde tags darauf zunächst das Qualifying abgesagt. Die Startreihenfolge der nach wie vor zwei geplanten Rennen ergab sich aus der kombinierten Zeitenliste aus den Trainings. Da hatte sich Coronel die Bestzeit gesichert. Josh Files (Hyundai) als Zehntschnellster hätte im Reversed Grid die Pole-Position fürs zweite Rennen zugesprochen bekommen.

Doch Letzteres sollte im Konjunktiv bleiben: Weil der Nebel am Samstag erst spät am Nachmittag verschwand, reichte der Zeitplan nicht mehr aus, um die TCR Europe unterzubringen. Und weil der sonntägliche Zeitplan komplett vollgestopft war, konnte man auch kein zweites Rennen mehr hineinquetschen. Somit blieb es bei dem einen Rennen in der Eifel. „Das letzte Mal, als wir am Nürburgring waren, konnten wir gar kein Rennen fahren. Jetzt immerhin eines“, witzelte ein Audi-Vertreter und spielte damit auf die WTCR-Absage im Mai an.

Platz 3 am seidenen Faden

Das somit also einzige Rennen hatte es aber durchaus in sich. Schon am Start bekriegten sich Jack Young im besten Halder-Honda und Tabellenführer Girolami um den dritten Platz. Young fuhr dem Argentinier erst aufs Heck und knallte dem Audi dann beim Versuch, einen Quersteher abzufangen, auch noch breitseits rein. Für Young war mit einer völlig verbogenen Spurstange Schluss, Girolami kam wie durch ein Wunder durch und holte am Ende P3. Wie sich später zeigen sollte, hing sein Rennen am seidenen Faden, denn bei Begutachtung des Comtoyou-Audi stellte man ein eingedrücktes Auspuff-Endrohr sowie eine gebrochene Felge fest. Das hätte also auch ein Nuller werden können.



Für Michelle Halder lohnte sich das lange Warten aufs Rennen nicht: Nach nur gut zwei Runden musste sie mit abgescherter Antriebswelle vorzeitig aufgeben.

So aber konnte Girolami seine Tabellenführung sogar ausbauen, weil sein erster Verfolger Files sich vor allem mit Markenkollege Jáchym Galáš ziemlich aufrieb, am Ende aber die Oberhand behielt. Target-Teamkollege Felice Jelmini bremste kurz vorm Ziel ab und ließ Files zur Schadensbegrenzung noch für P5 passieren.

Coronel, der vor dem weiteren Target-Hyundai von Nicola Baldan seinen zweiten Saisonsieg holte, rückt dem Briten aber schon wieder dicht auf den Pelz, nachdem er am Norisring ja noch hatte aussetzen müssen.

Aus deutscher Sicht gab es am Nürburgring übrigens nichts Zählbares. Norisring-Sieger Mike Halder musste den zweiten Heim-Event zugunsten des Titelkampfs in der TCR Dänemark auslassen (siehe S. 29). Schwester Michelle fiel mit abgescherter Antriebswelle schon nach gut zwei Runden aus. Einzig Patrick Sing (Hyundai) war am Ende mit dem 11. Platz durchaus zufrieden, bekam als Gaststarter aber natürlich keine Punkte verliehen. ■

NÜRBURGRING, RENNEN

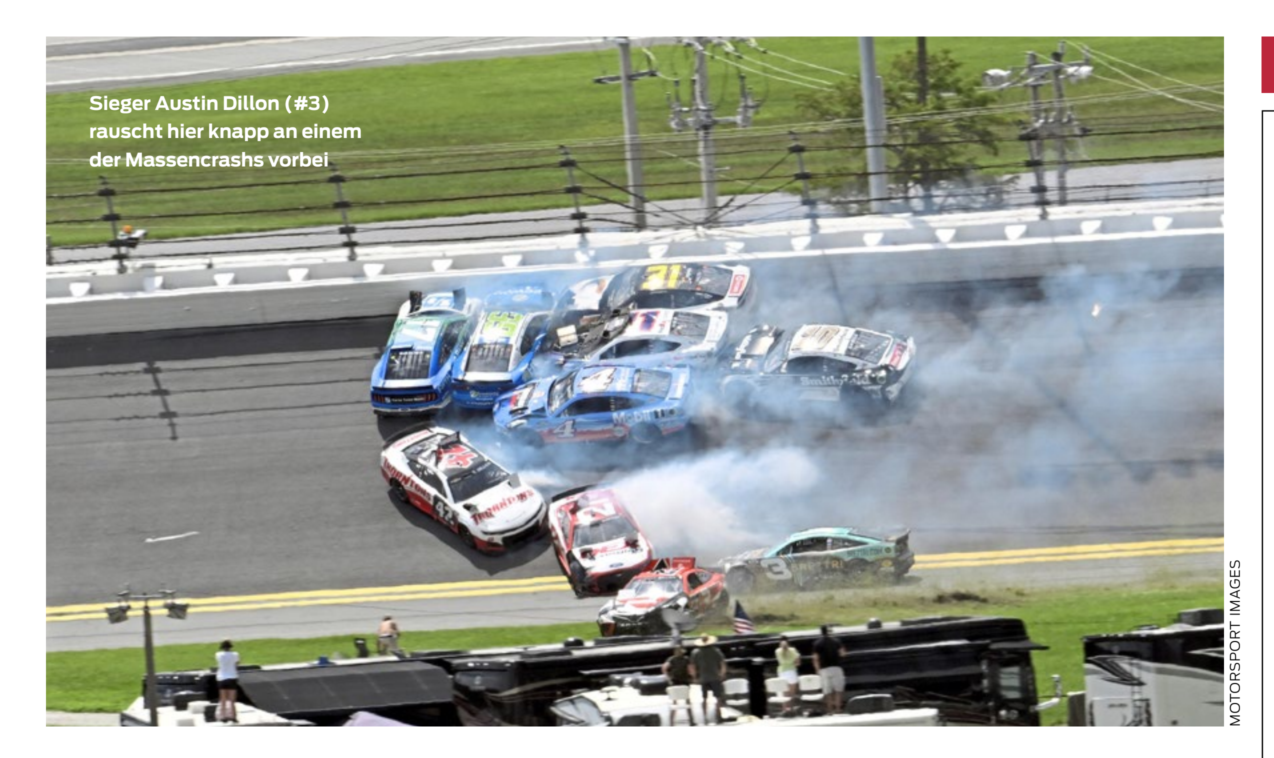
	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Coronel/Audi	16 Runden
2.	Baldan/Hyundai	+ 2,423 s
3.	F. Girolami/Audi	+ 12,137 s
4.	Oriola/Hyundai	+ 15,501 s
5.	Files/Hyundai	+ 22,293 s
6.	Jelmini/Hyundai	+ 22,815 s
7.	Galáš/Hyundai	+ 23,362 s
8.	Butti/Audi	+ 23,763 s
9.	Filippi/Cupra	+ 26,700 s
10.	Callejas/Cupra	+ 33,503 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Franco Girolami (RA)	305
2.	Josh Files (GB)	227
3.	Tom Coronel (NL)	214
4.	Isidro Callejas (E)	208
5.	Klim Gavrilov (RUS)	195
6.	Mike Halder (D)	152
7.	Viktor Davidovski (NMK)	152
8.	Nicola Baldan (I)	151
9.	Felice Jelmini (I)	145
10.	Jáchym Galáš (CZ)	142

STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Comtoyou Racing	566
2.	Volcano Motorsport	440
3.	Target Competition	421
4.	Halder Motorsport	329
5.	Janík Motorsport	250
6.	Sébastien Loeb Racing	169
7.	Brutal Fish Racing Team	137
8.	Aggressive Team Italia	41
9.	RC2 Junior Team	37
10.	Team Clairet Sport	31



Sieger Austin Dillon (#3) rauscht hier knapp an einem der Massencrashs vorbei

MOTORSPORT IMAGES

Das Crash-Finale

In einem wahren Crash-Festival von Daytona sicherte sich Austin Dillon (Chevrolet) den Sieg und damit einen der letzten Playoff-Plätze. Auch Ryan Blaney (Ford) darf um die Meisterschaft fahren.

Von: **Michael Bräutigam**

Vor dem Finale der Regular Season entspannte Kurt Busch die Situation nur scheinbar, als er bekannt gab, seinen Waiver für die Playoffs nicht zu nutzen. Er hätte als Sieger starten dürfen, obwohl er an den letzten Rennen nicht teilgenommen hatte. Doch weil er noch immer nicht fit ist, verzichtete er auf dieses Recht. Somit waren plötzlich wieder zwei Playoff-Plätze zu vergeben. Die wären nach Punkten klar an Blaney und Martin Truex Jr. (Toyota) gegangen. Doch es gab noch 13 weitere Piloten, die mit ihrem ersten Saisonsieg den direkten Einzug schaffen und somit einen der beiden genannten Fahrer noch rauskegeln konnten.

Nachdem das Rennen wegen Regens von Samstag auf Sonntag verschoben werden musste, war Blaney der Erste, der einen herben Dämpfer einstecken musste. Ein Crash in der 32. von 160 Runden sorgte für einen heftigen Aufhängungsschaden am Penske-Ford, den die Mechaniker aber innerhalb der maximal sechs Minuten Reparaturzeit wieder behoben bekamen. Trotzdem fuhr Blaney mit einem waidwunden Auto dem Feld chancenlos hinterher und musste zusehen, wie Truex in der ersten und zweiten Stage 15 Punkte sammelte. Damit schrumpfte Blaneys Vorsprung auf deren zehn vor Truex.

Drei Punkte entschieden

Doch mit fortschreitender Renndauer fielen immer mehr der erwähnten 13 Fahrer Unfällen zum Opfer und waren damit keine Gefahr mehr. Und so sah es lange danach aus, als würden sowohl Blaney als auch Truex den Playoff-Einzug schaffen, was angesichts ihrer gezeigten Leistungen auch nur zu fair gewesen wäre. Trotzdem kann man sich in der Windschatten- und Crash-Lotterie von Daytona nicht zu sicher sein, was auch Truex als Teil eines Massenunfalls in Runde 125 erfuhr. Bei einsetzendem Regen flog fast das komplette Feld ab, und es folgte eine mehr als dreistündige Rotphase.

Beim Restart hatte Austin Dillon als einer von wenigen Fahrern noch ein funktionsfähiges Auto, und dank Anschieber und Teamkollege Tyler Reddick holte er dann auch seinen ersten Sieg seit rund zwei Jahren. Truex, der sich noch auf P8 rettete, verpasste um drei Zähler den Einzug in die Playoffs, weil auch Blaney nach den ganzen Unfällen noch auf P15 einlief und damit ein denkbar knappes Polster rettete. Truex kann dagegen beim Kampf um den Titel nur zuschauen. ■

NASCAR CUP SERIES

Daytona/Florida (USA)
26. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
2.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
3.	Austin Cindric (USA)	Ford
4.	Landon Cassill (USA)	Chevrolet
5.	Noah Gragson (USA)	Chevrolet
6.	Cody Ware (USA)	Ford
7.	B.J. McLeod (USA)	Ford
8.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
9.	David Ragan (USA)	Ford
10.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
Stand zum Playoff-Start

1.	Elliott (Chevrolet)	2040 Punkte
2.	Logano (Ford)	2025
3.	Chastain (Chevrolet)	2020
4.	Larson (Chevrolet)	2019
5.	Byron (Chevrolet)	2014
6.	Hamlin (Toyota)	2013
7.	Blaney (Ford)	2013
8.	Reddick (Chevrolet)	2012
9.	Harvick (Ford)	2012
10.	Bell (Toyota)	2011

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: ZWEITER SIEG FÜR CLEMENTS

Nach Regenfällen konnte das Rennen der zweiten Liga in Daytona erst mit dreistündiger Verspätung aufgenommen werden. Und das hatte es dann in sich: Vor allem zum Rennende häuften sich die Unfälle und rissen auch die Stage-Sieger Ty Gibbs (Toyota) und Noah Gragson (Chevrolet) raus. Als es in die dritte (!) Overtime ging, wurde Jeremy Clements (Chevrolet) in Führung geschoben und war mit dem Ausrufen einer weiteren Gelbphase nach Fallen der weißen Flagge auch Sieger. Für Clements, eigentlich Mittelfeld-Fahrer im Team seines Vaters, war es erst der zweite Xfinity-Sieg – weil das Rennen erst nach Mitternacht zu Ende ging, sogar auf den Tag fünf Jahre nach dem Premieren-Erfolg.

NACH WATKINS GLEN: „ROCKY" WILL MEHR

Nach seinem Cup-Debüt in Watkins Glen hat Mike Rockenfeller ganz offensichtlich Blut geleckt. Er freut sich schon auf seinen zweiten geplanten Einsatz in Charlotte. Wie es danach weitergeht, ist aber offen. „Amerika ist geil. Wenn ich die Chance hätte, würde ich auch die ganze Serie fahren", verriet der ehemalige DTM-Meister. Kontakt hatte er auch schon – allerdings eher allgemein – mit Trackhouse-Teameigner Justin Marks, der Kimi Räikkönen in Watkins Glen zum Cup-Einstand verhalf.

GORDON-COMEBACK

Der vierfache NASCAR-Meister Jeff Gordon, aktueller Vizepräsident bei Hendrick Motorsports, gibt fünfeinhalb Jahre nach dem offiziellen Karriereende sein Comeback: Am kommenden Wochenende absolviert er in Indianapolis einen Gaststart im Porsche Carrera Cup Nordamerika. Betreut wird das Auto dabei von Ray Evernham, der als Gordons Crewchief bei drei seiner vier Titel fungierte.

BTCC

Ford- und Rekord-Sieg

Die Ford-Piloten Dan Cammish und Ash Sutton sowie Josh Cook (Honda) holten die Siege in Thruxton. Tabellenführer bleibt Colin Turkington (BMW).

Von: **Michael Bräutigam**

Dass die frontgetriebenen Fahrzeuge mit den in Thruxton genutzten harten Goodyear-Reifen favorisiert waren, konnte niemanden überraschen. Doch dass BMW so ins Hintertreffen geriet, hatte man dann doch nicht erwartet. Nach der dominanten Vorstellung in Snetterton bekam man in Thruxton die Vorderreifen nicht ins Arbeitsfenster, und so musste man die Brotkrumen mitnehmen, die die Gegner übrig ließen.

Jake Hill zog sich mit zweimal P4 sowie P12 am besten aus der Affäre und wahrt seine Titelchancen. Turkington konnte mit zweimal P10 sowie einem zweiten Platz im Reversed Grid sogar die Tabellenführung verteidigen.

Den Takt gaben aber andere vor, allen voran die Ford des Motorbase-Teams. Im Qualifying hatte sich Dan Cammish die Pole-Position gesichert und münzte diese im ersten Lauf in den ersten Saisonerfolg um. Dabei hielt er Gordon Shedden (Honda) und Teamkollege Sutton in Schach.

Letzterer führte in Lauf 2 einen Ford-Doppelsieg vor Cammish und Shedden an, ehe im dritten Lauf Josh Cook (Honda) mit seinem insgesamt zehnten Thruxton-Sieg (Rekord) endlich wieder auf die Siegerstraße zurückkehrte. Um den Titel kämpfen aber realistischerweise nur noch Turkington (311 Punkte), Sutton (305), Tom Ingram (Hyundai/293) sowie Hill (288). ■



BTCC

In Lauf 1 holte Dan Cammish den ersten Sieg seit seinem Wechsel zu Ford

DTC

Der Countdown läuft

Noch bis zum Freitag dieser Woche (2. September) haben interessierte Teams Zeit, sich für das DTC-Testrennen am Hockenheimring anzumelden.

Von: **Michael Bräutigam**

Der erste offizielle Auftritt der für 2023 geplanten Neuauflage der DTC simuliert dabei ein komplettes Rennwochenende. Als Teil des ADAC Racing Weekends im badischen Motodrom (30. September bis 2. Oktober) gibt es insgesamt 150 Minuten Streckenzeit, die sich auf zwei freie Trainings, zwei Qualifyings und zwei Rennen (je 30 Minuten) aufteilt. Demnach können sich also auch zwei Fahrer den Event teilen.

Da logischerweise noch nicht viele nach dem DTC-Reglement aufgebaute Fahrzeuge im Umlauf sind, gibt es auch nur relativ niedrige Zugangshürden: Das Rennfahrzeug sollte eine seriennahe Optik und Technik haben, über rund 200 bis 250 PS verfügen und ein Leistungsgewicht von mindestens 5 kg/PS aufweisen. Ausdrücklich erwünscht sind zum Beispiel auch Markenpokal-Fahrzeuge aus dem Renault Clio Cup oder der MINI Challenge/Trophy.

Alle Infos zur Serie und vor allem zum technischen Reglement sind auf der Serien-Website www.dtc-sport.de zu finden. Bei weiteren Fragen können diese per Mail an die Adresse dtc@motorpresse.de gestellt werden. Die Anmeldefrist endet bereits an diesem Freitag (2. September). Die Anmeldegebühr pro Auto beträgt 1500 Euro netto. ■



DTC/DINO EISELE

Langsam wird's ernst: Noch gut vier Wochen bis zum DTC-Testrennen

NACHRICHTEN

TCR SÜDAMERIKA: KRIMI IN TERMAS DE RÍO HONDO

Das Langstreckenrennen in Termas war gespickt von internationalen Top-Fahrern. Die Sieger, Esteban Guerrieri und Fabio Casagrande (Honda), waren kurz vor Schluss noch Vierte. Doch dann gerieten erst WTCR-Tabellenführer Mikel Azcona (Hyundai) und Alceu Feldmann (Cupra) im Kampf um P2 aneinander, und fast zeitgleich rollte auch noch der bis dato klar führende Honda von Néstor Girolami/Ignacio Montenegro in der vorletzten Runde aus.

TCR DÄNEMARK: HALDER JETZT GANZ NAH DRAN

Im Qualifying hatte Tabellenführer Kasper Jensen noch die Nase vorn, doch in den Rennen lief es nahezu perfekt für seinen deutschen Honda-Markenkollegen Mike Halder. Der Schwabe, der sogar auf einen Start bei seinem Heimrennen in der TCR Europe verzichtete, holte zwei Siege und einen zweiten Platz in den drei Rennen am Jyllandsringen. Jensen, der mit 37 Zählern Vorsprung angereist war, hatte dagegen Pech: Im ersten Rennen war nach einer Kollision vorzeitig Schluss, in Lauf 2 reichte es zu P4, im dritten Lauf zu P2 hinter Halder. Damit verkürzt der Deutsche seinen Rückstand auf nur mehr drei Punkte.

JUNIOR CUP: VIER FAHRER FÜR EIN HALLELUJA

Die Läufe zum Tourenwagen Junior Cup waren geprägt von packenden Windschattenschlachten. Während sich im Samstagsrennen noch Linus Hahne (H&R Juniorteam) recht souverän gegen die drückende Meute durchsetzen konnte, kämpften am Sonntag vier Fahrer von vier Teams um den Sieg. Am Ende setzte sich der Schweizer Leonard Heidegger (Lubner Motorsport) durch, wobei die Top 4 nur 0,5 Sekunden trennten. Punktgleiche Tabellenführer sind – wie vor Assen – Hahne und Leon Arndt (Dörr).



Die Rückkehr des Speeds

Europas größte Drag-Racing-Veranstaltung hat sich im wahrsten Sinne mit einem Knall zurückgemeldet. Nach zwei Jahren Pause schmiss die speedsüchtige Szene ihren geliebten NitrOlympX ein rauschendes Comeback-Fest.

Von: **Philipp Körner**

Ein schockiertes Zucken, ein ungläubiges Staunen und dann ein nicht enden wollender Adrenalinstoß: Selbst in der Rennstadt Hockenheim, wo man brachiales Rennmaterial seit unzähligen Jahrzehnten gewohnt ist, sorgen die NitrOlympX immer wieder aufs Neue für ein gewaltiges Gefühlschaos. Das Saisonhighlight mit seinen wilden Beschleunigungsrennern ist das größte Drag-Racing-Event in Europa – nur in den USA, wo alles mit illegalen Straßenduellen begann, ist das Spektakel noch ein kleines bisschen größer. Allerdings nicht viel enthusiastischer.

Los ging das bunte Treiben im Jahr 1986 auf der Start-Ziel-Geraden, wo die Dragster zunächst entgegen der Fahrtrichtung hinuntersausten. 1989 wechselten die Organisatoren rund um Legende Rico Anthes auf die bis heute penibel gepflegte Viertelmeile am Fuße der Südtribüne. Durch ihren neuen überdachten Oberrang wird der Sound seit dem Umbau nun wie durch einen Verstärker in Richtung Heidelberg geschleudert. Dass der Titel „ohrenbetäubend“ hier kein ausgenudeltes Klischee ist, zeigt ein Blick durch die gut besetzten Reihen: Nahezu alle Fans haben Ohrenschützer auf – der Rest hat

> **!** Dank ihrer mit Nitromethan befeuerten 8193,5 cm³-V8 leisten Top-Fuel-Dragster über 10 000 PS. Im besten Fall brauchen sie für 304,8 Meter (1000 Feet) unter vier Sekunden.

es spätestens nach den Läufen der mit Nitro aufgeladenen Autos und Motorräder.

Königinnenklasse

Die Spitze des weltweiten Dragstersports bilden die lang gezogenen Top-Fuel-Monster mit ihren riesigen Hinterrädern und den weit darüber thronenden Heckflügeln. Angetrieben werden die auf Leichtbau getrimmten Rahmenkonstruktionen von einem klassischen 8193,5-cm³-V8-Aggregat, das im Nitro-Rausch über 10 000 Pferdestärken herausbrüllt. Ein K.-o.-Duell am Finaltag entspricht so vereinfacht einem Formel-1-Feld.

Die Schweizerin Jndia Erbacher, die für das Team ihres Vaters Urs fährt, erzählt: „Nach jedem Lauf wird unser Motor komplett zerlegt. Das ist nötig, weil wir mit Nitromethan, also flüssigem Sprengstoff, fahren.“ Wie auch bei normalen Autos stehen ihr eine Kupplung, eine Handbremse, ein Gaspedal und ein Lenkrad zur Verfügung. „Viele denken immer, wir müssen gar nicht lenken. Das ist aber nicht so: Das Auto versucht die ganze Zeit, nach links oder rechts weg-



Wenn sich die Dragster aus der höchsten Kategorie Top Fuel von der Startlinie wegkatapultieren, donnert eine zornig brüllende Schockwelle durch das altehrwürdige Motodrom

KNUT KELLER

zubrechen. Wenn das passiert, sind das aber geile Läufe, weil man weiß: Da kommt eine geile Zeit bei heraus."

Obwohl der Titel „Königsklasse" dementsprechend naheliegt, verfehlt er gekonnt die Realität. Denn: Top-Fuel-Racing ist eine Frauenwelt – drei der fünf Starter sind bei den diesjährigen NitrOlympX Damen. Der Trend beginnt aber schon bei den Junior-Dragstern, die wie Modelle ihrer großen Brüder wirken, aber trotzdem weit über 100 km/h schnell sind. Im Paddock hat man für die anderswo vermisste Vielfalt zwei mehr und weniger charmante Erklärungen: Zum einen ist die Szene durch den Familien-Charakter viel offener für rennhungrige Mädchen. Zum anderen, so scherzt man, basteln sie im Gegensatz zu gewissen Herren nicht viel selbst herum – und ersparen sich so egogetriebene Technik-Fehler.

Dass auch das Alter keine entscheidende Rolle spielt, beweist die diesjährige Siegerin Susanne Callin. Die Mutter aus Stockholm kehrte erst kürzlich in den Sport zurück und kämpfte sich auch mit etwas Pech auf Seiten der Konkurrenz ins Finale vor. „In diesem Sport weiß man nie, was passiert. Ich hatte wegen meines Nachwuchses schon damit aufgehört, aber feiere nun den ersten Top-Fuel-Sieg meiner Karriere", resümierte die sympathisch-ruhige Schwedin, nachdem ihr finnischer Rivale das Finale wegen Teilemangels auslassen musste.



„In diesem Sport weiß man nie, was passiert. Ich hatte wegen meines Nachwuchses schon aufgehört, aber feiere nun den ersten Top-Fuel-Sieg."

Susanne Callin

Keine Zeit zum Jammern

Wie andere Rennsportdisziplinen leidet auch das Drag-Racing aktuell unter stark gestörten Lieferketten. Dass ein Großteil des speziell gefertigten Materials extra aus den USA beschafft werden muss, macht es im Falle der Geschwindigkeitsjäger sogar noch etwas komplizierter. Trotzdem blickt die Szene mit ihren Dragstern, Silhouetten-Rennern, Tourenwagen und Motorrädern optimistisch in die Zukunft. Die ausverkauften Tribünen bei der traditionellen „Nightshow" im Anschluss an die Samstagsläufe seien das beste Argument dafür. Dabei handelt es sich um eine große Party für die beiden Hauptelemente des Drag-Racings: Speed und Feuer.

Die Publikumslieblinge sind dort die außerhalb der Konkurrenz fahrenden Dragster mit Jet-Turbinen. Je nach Hochrechnung – die klassische Auto-Mathematik kommt genau wie die Physik an ihre Grenzen – haben die krassesten über 25 000 Pferdestärken im Angebot. Bei den Anwohnern kommt der Lautstärkepegel, der weit über eine Silvesternacht hinausgeht, nicht überall gut an.

Dieser rustikalen und anachronistischen Außenwirkung ist man sich in der Szene zwar bewusst, aber das damit verbundene amerikanisierte Lebensgefühl überlagert jede herzlose Kritik und jede Hürde. Trotz der miesen Teileversorgung, des Bürokratie-Ärgers in Großbritannien und der letzten Ausläufer der Pandemie fährt man fleißig weiter an den Start. Denn man weiß ja aus eigener Erfahrung: Es kommen immer bessere Zeiten. ■


KNUT KELLER

Technik trifft auf Stil: Auch abseits der Bahn zelebriert man Americana


KNUT KELLER

Feuer und Flamme: Bei der „Nightshow" heizen Jet-Dragster den Fans ein



KNUT KELLER

(Not) Ready for take-off: Die Wheelie Bar im Heck verhindert Überschläge


KNUT KELLER

Helden auf zwei Rädern: In den Motorrad-Klassen gab es neue Rekorde



Gedonner im Park

Am 3. September 1922 wurde im Königlichen Park von Monza die erste permanente Grand-Prix-Strecke Europas eröffnet. Gleich in der ersten Woche wurden sowohl ein Motorrad- als auch ein Auto-Grand-Prix ausgetragen.

Von: **Imre Paulovits**

Die Zuschauerströme flossen unaufhörlich. So eine Anlage hatten sie noch nie gesehen. Eine zehn Kilometer lange Rennstrecke als Doppelschleife ausgelegt, davon 5,5 Kilometer als schneller Straßenkurs und 4,5 Kilometer als Hochgeschwindigeitsoval mit zwei überhöhten Kurven. Unter der nördlichen war eine Brücke ausgebildet, durch die der Straßenkurs hindurchstach, aus der südlichen kamen die Autos weiter links auf die Gerade als aus der inneren Kurve des Straßenkurses, so konnten die beiden Kurse auch miteinander verbunden genutzt werden. Das Autodromo Nazionale di Monza war die erste permanente Rennstrecke für Grands Prix, die bis dahin auf Straßenkursen ausgetragen wurden.

Automobilismus herrscht

Der Startschuss für den Bau fiel im Januar 1922. Der Automobilclub von Mailand beschloss, zu seinem 25-jährigen Jubiläum im Park des Königlichen Schlosses von Monza eine Testanlage für die italienische Autoindustrie und eine permanente Rennstrecke für den Italien-Grand-Prix zu schaffen, bei dem im Jahr zuvor die Qualität der Straßen und der Infrastruktur hinter dem der teilnehmenden Autos zurückgeblieben war. Der Platz war schnell gefunden: der 688 Hektar große Park – zweieinhalbmal so groß wie der Central Park in New York – des Königlichen Schlosses von Monza, das seit der Ermordung von König Umberto I. am 29. Juli 1900 nicht mehr als Residenz der Königsfamilie genutzt wurde.

Der Architekt Alfredo Rosselli wurde mit der Planung und der Ausführung beauftragt, und schon am 28. Februar 1922 erfolgte die Grundsteinlegung durch Vincenzo Lancia und Rennfahrer-Legende Felice Nazzaro. Ursprünglich plante Rosselli ein Hochgeschwindigkeitsoval und einen Straßenkurs von insgesamt 14 Kilometern Länge, doch dann traten die Umwelt- und Kulturschützer auf den Plan, der Bau musste gestoppt werden. Schließlich gewannen die Automobilisten die Fehde, die Gesamtlänge der Strecke wurde aber auf 10 Kilometer reduziert. Die Arbeiten wurden am 15. Mai fortgesetzt und mit 3500 Arbeitern in Rekordzeit vollendet. Bereits am 28. Juli fuhren Pietro Bordino and Felice Nazzaro im Fiat 570 um die Strecke, und am 3. September 1922 wurde die Strecke von Premierminister Luigi Facta eingeweiht. An diesem verregneten Sonntag wurde auch das erste Rennen für Sportwagen abgehalten, das Bordino mit einem Fiat 501 gewann.

Noch während seiner ersten Woche erlebte Monza gleich zwei Grands Prix. Beim Motorrad-Grand-Prix am Freitag, dem 8. September eroberte sich der 33-jährige Amedeo Ruggeri aus Bologna mit einer Tausender-Harley-Davidson den Gesamtsieg. Ernesto Gnesa, der mit seinem 350er-Garelli-Zweitakter die gesamte 500er-Konkurrenz stehen ließ, erregte ebenfalls viel Aufmerksamkeit.

Feigheit vor dem Feind

Dann sahen alle aufgeregt dem ersten Wagen-Grand-Prix entgegen. Nicht weniger als 38 Nennungen von 13 Werksmannschaften wie Sunbeam, Bugatti, Mercedes und Benz waren eingegangen, und zweihunderttausend Neugierige strömten in den Königlichen Park. Der Weltverband AIACR hatte für 1922 bei den Grands Prix ein Hubraumlimit von zwei Litern bei einem Mindestgewicht von 650 kg vorgeschrieben, ein Grand Prix musste über nicht weniger als 800 Kilometer gehen. Dazu wurden



Unantastbar: Pietro Bordino gewann mit dem Fiat 804 den Grand Prix mit zwei Runden Vorsprung

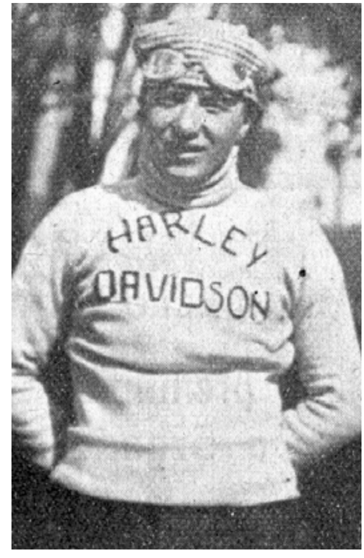
WIKI COMMONS



WIKI COMMONS



Betonierarbeiten an der Südkurve: Die Strecke wurde in nur drei Monaten erbaut



ARCHIV

Motorrad-Sieger: Amedeo Ruggeri



ARCHIV

Ernesto Gnesa mit der 350er Garelli ...



ARCHIV

... schlug beim Motorrad-Grand-Prix 1922 das gesamte internationale 500er-Feld

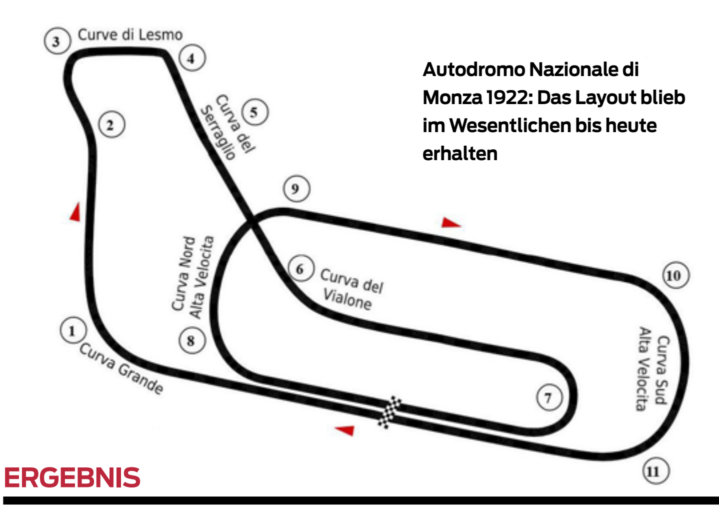
die Autos erstmals nicht einzeln, sondern mit einem Massenstart ins Rennen geschickt, wer zuerst die Ziellinie passierte, war auch der Sieger.

Doch weil sich beim Grand Prix von Frankreich am 15. Juli auf dem Circuit de Strasbourg die Fiat dank ihrer überlegenen Straßenlage als unschlagbar zeigten und sie daheim noch überlegener sein sollten, blieb die Konkurrenz fern und nur 13 Autos kamen nach Monza. Nachdem im Training am Samstag Austro-Daimler-Werksfahrer Gregor Kuhl tödlich verunglückte, zogen sich die Österreicher zurück, am Sonntag starteten nur noch acht Teilnehmer. Pierre de Vizcaya kam gegen den Willen von Bugatti nach Monza und bekam Reifen von Fiat, deren drittes Auto mit Enrico Giaccone gleich nach dem Start mit defekter Kraftübertragung liegen blieb. Die beiden deutschen Heim, die der ehemalige Mercedes-Mechaniker und -Werksfahrer Franz Heim in seinem kleinen Werk in Mannheim aufgebaut hatte, hielten auch nicht lange. Reinhold Stahl fiel nach zwölf, Franz Heim nach 16 Runden aus. Die beiden von Alfieri Maserati konstruierten Diatto sahen das Ziel auch nicht. Maserati selbst flog in der 27. Runde von der Strecke, Guido Meregalli fiel in der 52. Runde mit Defekt aus.

Materialschlacht

So blieben für die zweite Rennhälfte nur noch drei Autos im Rennen. Vizcaya konnte mit seinem Bugatti zunächst erstaunlich gut mit den Fiat mithalten, doch dann begann sich sein Auto aufzulösen, und er musste mehrere Reparaturen einlegen. Bordino hängte zum Schluss auch seinen Fiat-Teamkollegen Felice Nazzaro ab und gewann mit zwei Runden Vorsprung. Erstmals wurden nach der Zieldurchfahrt des Siegers auch die anderen Teilnehmer abgewunken und mussten die Renndistanz nicht zu Ende fahren.

Die Strecke von Monza sollte in den nächsten einhundert Jahren Schauplatz von vielen großen Rennen und Rekorden werden. Der Hochgeschwindigkeitskurs wurde aber genauso die Stätte vieler Tragödien. 42 Rennfahrer fanden dort während Rennen den Tod, weitere zehn während Testfahrten. Bei dem Unfall von Emilio Materassi starben 1928 27 Zuschauer mit dem Talbot-Piloten, 14 mit Wolfgang Graf Berghe von Trips 1961 in der Parabolica. Die Strecke im Königlichen Park hat aber ein Jahrhundert lang allen Kontroversen widerstehen können und ist mittlerweile denkmalgeschützt. ■



Autodromo Nazionale di Monza 1922: Das Layout blieb im Wesentlichen bis heute erhalten

ERGEBNIS

Großer Preis von Italien Monza, 10.09.1922; 800 km über 80 Runden à 10,00 km

	Fahrer	Auto	Zeit/Rückstand
1.	Pietro Bordino (I)	Fiat	5:43.13,0 Stunden
2.	Felice Nazzaro (I)	Fiat	+ 2 Runden
3.	Pierre de Vizcaya (E)	Bugatti	+ 4 Runden
-	Guido Meregalli (I)	Diatto	+ 28 Runden
-	Alfieri Maserati (I)	Diatto	+ 53 Runden
-	Franz Heim (D)	Heim	+ 64 Runden
-	Reinhold Stahl (D)	Heim	+ 68 Runden
-	Enrico Giaccone (USA)	Fiat	+ 80 Runden



KOVACS

Marc Márquez ist wieder auf dem Weg zurück. Der achtfache Weltmeister berichtet von seinem Zustand und erklärt, wie er mit Honda wieder ganz an die Spitze zurück will.

Von: **Imre Paulovits**

Wie geht es Ihnen drei Monate nach Ihrer vierten Oberarmoperation?
Es sieht so aus, dass die Heilung auf einem guten Weg ist. Die Entscheidung für diese OP war sehr wichtig. Es ging darum, wie ich meine Karriere beende. Damit alles auch weiter gut verläuft, passen die Ärzte und ich genau auf jeden Schritt auf, und wir gehen einen langsamen, aber sicheren Weg. Wir wissen ja, wie wichtig diese Heilung ist. Aber ganz ehrlich fühle ich mich ziemlich gut. Schließlich handelt es sich um einen Arm, der bereits viermal operiert wurde. Wir arbeiten daran, dass er sich in der bestmöglichen Art entwickelt. Dies verläuft bislang gut, ich kann bereits Übungen machen, die vorher unmöglich waren. Ich hatte jetzt eine Untersuchung, und bei diesem CT haben sie festgestellt, dass die Knochenheilung gut verlaufen ist, und sie haben mir grünes Licht gegeben, die Gewichte, mit denen ich trainiere, zu erhöhen. Und ich darf auch bald wieder Motorrad fahren. Wenn ich das erste Mal auf einem Motorrad sitze, werde ich sofort verstehen, ob es reicht oder nicht. Im Moment sind wir optimistisch, denn bislang konnte ich die Belastung jede Woche erhöhen, und der Arm hat gut darauf reagiert.

Könnten Sie beschreiben, wie der Heilungsverlauf seit der Operation ablief?
Ich war mir mit den Ärzten einig, dass wir den konservativen Weg gehen. Dass es eventuell eine Woche länger dauert, ist in diesem Fall besser, als zu optimistisch zu sein. So habe ich die ersten sechs Wochen meinen Arm gar nicht bewegt. Die nächsten zwei Wochen habe ich begonnen, ihn zusammen mit dem Physiotherapeuten zu bewegen. Von da an habe ich begonnen, mit elastischen Bändern zu arbeiten, seither haben wir die Gewichte erhöht. Jetzt kann ich sie noch weiter erhöhen, um den Arm mehr zu pushen. Jetzt können wir auch bald einen Plan machen, wann ich zurückkommen werde. Der Knochen ist die eine Sache, die

HONDA

Marc Márquez am Red Bull Ring: Bereits in der Box wieder eine Sitzprobe auf Stefan Bradls Motorrad genommen

„Honda muss neue Organisationsstruktur schaffen“

andere sind die Muskeln. Ich bin mir darüber im Klaren, wie wichtig diese Rehabilitation ist. Wenn ich eine Woche länger warten muss, warte ich eine Woche länger. Wenn ich mich zu 70 oder 80 Prozent fühle, wenn ich fühle, dass ich in der Lage bin, ein MotoGP-Motorrad zu fahren, werde ich zurückkommen. Denn für den letzten Teil der Rehabilitation ist es am besten, wenn man auf dem Motorrad ist. Man kann nicht darauf warten, dass man wieder hundertprozentig fit ist, ohne Motorradfahren kommt man nicht dahin. Es ist noch kein Zeitpunkt entschieden, wir achten aber auf all diese Dinge.

Sie haben mehr Kontakt zu HRC und Ihrem Team als bei Ihren letzten Verletzungspausen. Warum?
Man sieht ganz offensichtlich, dass Honda derzeit in einer schwierigen Phase steckt. Nicht nur ein Fahrer hat Probleme, sondern alle. Wenn dies der Fall ist, heißt das, dass es nicht so gut um das Projekt steht. Als ich 2020 und ’21 wegen der Verletzung lange von der Strecke weg war, habe ich mich zu sehr abgekoppelt, und als ich zurückkam, war alles zu neu. Deshalb habe ich diesmal versucht, mit meinem Crewchief Santi Hernández, mit Stefan Bradl und speziell mit meinem Team in Verbindung zu bleiben. Mein Bruder fährt zwar auch Honda, aber ich bevorzuge, dieses enge Verhältnis mit meinem Team und den Honda-Ingenieuren zu halten. Dass ich zum Red Bull Ring gekommen bin, hatte auch nicht den Grund, die Motorräder auf der Strecke zu sehen, sondern mit den Honda-Leuten zu reden, mich mit den Ingenieuren abzustimmen. Natürlich kann ich nicht entscheiden, was zu tun ist. Aber ich will in das Projekt eingebunden sein. Wenn wir in einem schweren Moment sind, müssen alle den gleichen Weg gehen. Da ist es unmöglich, dass einer den Unterschied macht. In diesem Moment ist das Teamwork das Wichtigste, und das ist es, was wir im Moment machen.

Was braucht die RC213V Ihrer Meinung nach, um wieder besser zu werden?
Das ist eine interessante Frage. Die letzten neuen Teile habe ich nicht probiert, aber als ich sie zuletzt in Mugello gefahren bin, war sie schwer zu fahren, und es war sehr schwer, ihre Stärken zu nutzen. Das Problem war groß. Es war wirklich kein kleines Problem, dass wir hier oder da etwas verlieren, sondern überall. Das größere Problem liegt für mich auch weniger am Motorrad als am Projekt, im Bereich der Koordination. In dieser schweren Zeit ist das Wichtigste der Informationsfluss innerhalb des Teams. Die Informationen müssen in allen Bereichen und bei allen Aspekten in einer guten Art fließen. Wenn alle Informationen richtig fließen und alle im Team richtig arbeiten – und speziell, wenn sie motiviert sind, werde wir wieder aus dieser Situation herauskommen. Wir sind alle hier, um zu helfen, und als Fahrer werde ich sicherlich 100 Prozent geben und dem Team helfen. Das Ziel ist, das 2023er-Projekt richtig zu verstehen.

> „MotoGP verändert sich. Wenn neue Fahrer kommen, verändert sich der Fahrstil. Man muss sich verbessern.“
>
> Marc Márquez

Was müsste sich im Team ändern?
Sicherlich nicht die Leute, sondern das Konzept. Wir haben gesehen, dass europäische Teams anders arbeiten. Wir sehen, dass Honda viel arbeitet, mehr als je zuvor. Sie arbeiten hart, das Budget ist da. Man kann wirklich nicht sagen, dass sie nichts tun. Aber das Konzept und die Koordination müssen anders werden. Ich bin nicht der, der sagt, das ist er eine, oder das ist der andere Weg. Honda ist schließlich die Marke, die die meisten Weltmeistertitel gewonnen hat. Ich bin hier mit Honda, weil ich an sie glaube, und ich glaube daran, dass ich mit ihnen wieder ganz an die Spitze kommen kann. Aber es ist auch wahr, dass sie den Weg verstehen müssen, wie man die MotoGP heute am besten organisiert. Wir haben immer mehr Rennen, weniger Tests, und die Arbeit im Werk wird immer wichtiger als die an der Strecke. Das Team von der Strecke muss aber mit dem Werk richtig zusammenarbeiten. Es gibt viele Dinge, an denen sie hart arbeiten. Und ich denke, es geht in die richtige Richtung. Ich bin nur der Fahrer, ich kann nicht sagen, wie man dies oder das organisieren muss. Natürlich frage ich nach dem besten Motorrad auf der Strecke. Das ist mein Ziel, und das muss Hondas Ziel sein. HRC ist da, um Titel zu gewinnen, und für alle Fahrer, die für das Repsol-Honda-Team fahren, muss das Ziel sein, um den Titel zu kämpfen. Auch wenn jetzt das Gefühl nicht gut ist, muss das Ziel in der nächsten Vorsaison sein, den Titel zu gewinnen. Es sieht im Moment so aus, dass sich die Denkweise in diese Richtung geöffnet hat. Das ist das Wichtigste, und alle müssen zusammen in die gleiche Richtung arbeiten.

Müssen die Japaner grundsätzlich lernen, mehr europäisch zu arbeiten?
Ich sage nicht, dass Honda mehr europäisch arbeiten muss. Die japanische Art war in den letzten Jahren auch sehr erfolgreich, und wir haben in den letzten zehn Jahren viele Titel gewonnen. Aber die Welt verändert sich. Die Meisterschaft verändert sich. Wenn neue Fahrer kommen, ändert sich der Fahrstil. Man muss die Dinge untersuchen und einen Weg finden, der Beste zu sein und sich immer weiter zu verbessern. Daran arbeitet Honda sehr hart. Aber in einer so schweren Situation ist es wichtig, nicht in Panik zu verfallen. Panik wäre jetzt der schlimmste Feind. Es ist am wichtigsten, die Situation genau zu analysieren, und ich glaube voll und ganz an die Honda-Leute. Ich habe die Operation an meinem Arm machen lassen, um mit Honda wieder ganz an die Spitze zurückzukommen. Das ist das Ziel. Aber um dieses Ziel zu erreichen, müssen alle einen Weg finden, auf die gleiche Weise zu arbeiten.

Soll die nächstjährige Honda wieder mehr so werden, wie Sie es früher gewohnt waren?
Ich will vor allem ein Siegermotorrad. Vielleicht funktioniert das Motorrad, das ich früher hatte, im heutigen MotoGP-Feld nicht mehr. Die Klasse ändert sich. Früher waren die Motorräder kürzer und flacher, jetzt werden sie länger und höher. Ich bin kein Ingenieur. Ich kann sagen, was unsere Schwachpunkte sind, wo ich die meisten Probleme habe. Ich kann sagen, wo wir gegenüber den anderen Motorrädern verlieren. Aber die Ingenieure haben die Zahlen, und ich glaube an sie. Wenn sie sagen, dass sie an eine Änderung glauben, werde ich ihnen glauben.

Wie wichtig wird es für Sie sein, dieses Jahr noch Rennen zu fahren?
Es ist meine Absicht, dieses Jahr noch Rennen zu fahren. Ich denke, den Misano-Test werde ich noch nicht mitmachen können, aber wenn ich mich bereit fühle, werde ich wiederkommen. Es ist schließlich wichtig, 2023 vorzubereiten. ■



Marc Márquez

Geburtstag: 17. Februar 1993
Geburtsort: Cervera (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2008: 125 ccm, KTM (13.)
2009: 125 ccm, KTM (8.)
2010: 125 ccm, Derbi (1.)
2011: Moto2, Suter (2.)
2012: Moto2, Suter (1.)
2013: MotoGP, Honda (1.)
2014: MotoGP, Honda. (1.)
2015: MotoGP, Honda (3.)
2016: MotoGP, Honda (1.)
2017: MotoGP, Honda (1.)
2018: MotoGP, Honda (1.)
2019: MotoGP, Honda (1.)
2020: MotoGP, Honda (–)
2021: MotoGP, Honda (7.)
2022: MotoGP, Honda (derzeit 13.)

Jorge Martínez wird 60

Jorge Martínez war als Aktiver und als Teamchef gleichermaßen erfolgreich: Er war der Letzte, der in einem Jahr zwei WM-Titel gewinnen konnte, heute fighten seine Fahrer in zwei Klassen um den Titel. Am Montag, den 29. August, wurde er 60 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Er ist aus dem Grand-Prix-Fahrerlager nicht wegzudenken. Sein strenger, konzentrierter Blick, dem nichts, was um ihn herum geschieht, entgeht, seine unendliche Energie, mit der er seine Leute zu Höchstleistungen bringt, und seine überschäumende Freude bei jedem weiteren Sieg und bei jedem weiteren Titel seines Teams lassen ihn allgegenwärtig wirken. Dabei kam Jorge Martínez einst aus ganz einfachen Verhältnissen.

Aufstieg der Willenskraft

Er war ein drahtiger, kleiner Bursche, der nicht viel mehr hatte als seine Sandalen und den unstillbaren Wunsch, Motorradrennfahrer zu sein. Aus dieser Zeit ist sein Spitzname Aspar bis heute haften geblieben. Mit 16 Jahren brach er aus seinem Heimatort Alzira bei Valencia zu seinem ersten Rennen in Guadassuar auf und wurde mit einer geliehenen Derbi gleich Zweiter. Sein Talent und seine Willenskraft fielen dem zweifachen 50er-Weltmeister Ricardo Tormo auf, und er überließ ihm 1981 zwei seiner Motorräder. Mit diesen Bultacos gewann Martínez gleich die spanische 50er-Meisterschaft und wurde bei den 125ern Zweiter hinter Tormo. Danach wollte er unbedingt in der WM fahren. Bei seinem Debüt in Jarama wurde er gleich Sechster, dieses Ergebnis wiederholte er in Rijeka und wurde so WM-Elfter: „In Jarama in der Startaufstellung zu stehen, auf der gleichen Strecke mit Ángel Nieto, Carlos Lavado, Barry Sheene, Kenny Roberts, Freddie Spencer, Franco Uncini oder Marco Lucchinelli zu fahren, das war für mich ein Traum. Dort Sechster zu werden, hat mich dann bestärkt. Ich war bereit dafür.“

1983 konnte er zwar nur noch bei seinem Heim-GP in Jarama bei den 50ern starten, doch mit einem Podestplatz sicherte er sich seine Zukunft: Ab 1984 wurde die 50er-Klasse durch die 80er ersetzt, Derbi bereitete sich auf einen werksseitigen Einstieg vor und verpflichtete den talentierten Emporkömmling. Als dann Ricardo Tormo bei Testfahrten im Industriegebiet von Martorelles verunglückte, weil eine Zufahrtsstraße nicht abgesperrt wurde, er mit einem einfahrenden Auto zusammenstieß und wegen schwerer Beinverletzungen seine Karriere beenden musste, lastete nun alle Verantwortung auf den Schultern von Martínez. Doch der trieb das Projekt voran, holte in Assen seinen ersten Sieg und wurde WM-Vierter. Im nächsten Jahr wurde er mit drei Siegen bereits Vizeweltmeister und 1986 erstmals Weltmeister. 1987 verteidigte er seinen Titel mit sieben Siegen. Und als die 125er 1988 von zwei auf einen Zylinder beschränkt wurde, waren er und Derbi bereit: Er verteidigte nicht nur seinen 80er-Titel mit sechs Siegen und einem zweiten Platz in sieben Rennen, er siegte auch bei den 125ern neunmal in elf Rennen und wurde so in beiden Klassen überlegener Weltmeister. Was damals noch niemand wusste: Er sollte bis heute der Letzte sein, dem zwei Titel im selben Jahr gelingen würden.



MOTOGP

Jorge Martínez: Heute als Teamchef regelmäßiger Gast auf dem Podium

Doch dieses Traumergebnis ließ sich nicht wiederholen. 1989 folgten in beiden Klassen Stürze und Ausfälle. Ende der Saison stellte Derbi mit dem Ende der 80er-Klasse auch die Entwicklung ihrer Rennmotorräder ein, Martínez machte mit Antonio Cobas, Honda, Yamaha und Aprilia weiter und fuhr noch bis 1997, und noch bei seinem vorletzten Grand Prix im indonesischen Sentul wurde er Dritter hinter Valentino Rossi und Kazuto Sakata.



Gewusst wie

Dann machte er als Teamchef weiter, und seither hat er in den beiden kleineren GP-Klassen zehn WM-Titel und sieben Vizeweltmeisterschaften gewonnen. Derzeit liegen seine beiden Moto3-Piloten Sergio García und Izan Guevara auf den ersten beiden Plätzen der Moto3-Tabelle, Jake Dixon hat Chancen im Kampf um den Moto2-Titel, und KTM-Renndirektor Pit Beirer baut für sein GasGas-Projekt ganz auf das Aspar-Team.

Herzlichen Glückwunsch zum 60., Jorge Martínez! ■



MOTOGP

Jorge Martínez: 1988 Weltmeister bei den 80ern und den 125ern auf Derbi

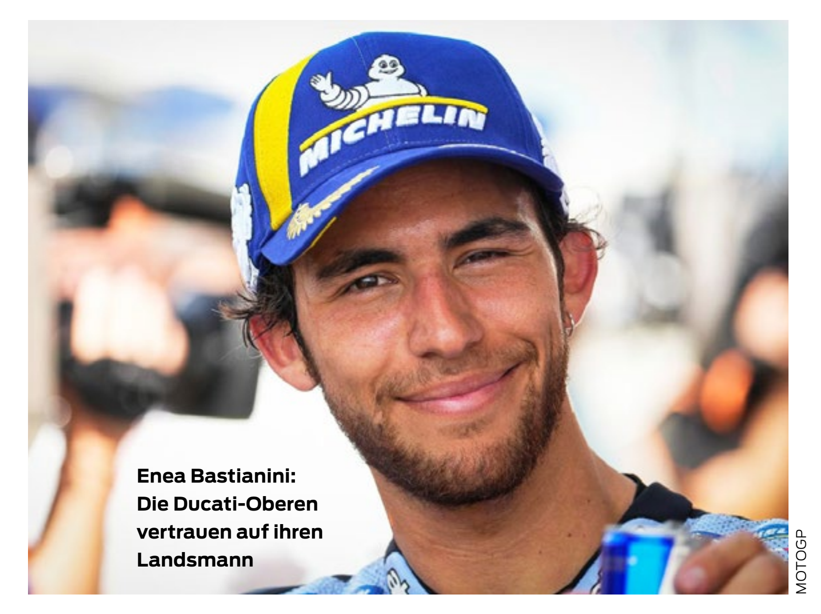


Jorge Martínez

Geburtstag: 29. August 1962
Geburtsort: Alzira (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE

1982:	50 ccm, Bultaco (11.)
1983:	50 ccm, Bultaco (13.)
1984:	80 ccm, Derbi (4.)
1985:	80 ccm, Derbi (2.)
1986:	80 ccm, Derbi (1.)
1987:	80 ccm, Derbi (1.)
1988:	80 ccm, Derbi (1.)
	125 ccm, Derbi (1.)
1989:	80 ccm, Derbi (8.)
	125 ccm, Derbi (9.)
1990:	125 ccm, JJ Cobas (6.)
	250 ccm, JJ Cobas (24.)
1991:	125 ccm, Honda (6.)
1992:	125 ccm, Honda (7.)
1993:	125 ccm, Honda (8.)
	250 ccm, Honda (–)
1994:	125 ccm, Yamaha (6.)
1995:	125 ccm, Yamaha (18.)
1996:	125 ccm, Aprilia (5.)
1997:	125 ccm, Aprilia (6.)



Enea Bastianini: Die Ducati-Oberen vertrauen auf ihren Landsmann

MOTOGP

Bestia macht's

Das Rennen um den zweiten Platz im Ducati-Werksteam ist gelaufen: Enea Bastianini wird 2023 neben Francesco Bagnaia fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Es war für Gigi Dall'Igna, Paolo Ciabatti und Davide Tardozzi sicherlich keine einfache Entscheidung, deshalb haben sie sich auch Zeit gelassen. Sollte das superschnelle Naturtalent Jorge Martín oder der smarte Enea Bastianini, der ein Meister im Umgang mit den Reifen ist, den Zuschlag für den zweiten Platz im Werksteam neben Francesco Bagnaia erhalten? Nun haben sie sich zugunsten des 24-jährigen Italieners entschieden, der in diesem Jahr bereits drei GPs mit der Vorjahres-Ducati gewonnen hat und den eine unvergleichliche Unbekümmertheit umweht.

„Er ist sehr talentiert, und er ist in den zwei Jahren, seit er in der MotoGP Ducati fährt, sehr gereift", begründet Dall'Igna die Entscheidung. „Er ist schnell gewachsen, hat letztes Jahr zwei Podestplätze und in dieser Saison bereits drei Siege errungen. Wir sind davon überzeugt, dass er nächstes Jahr als Werksfahrer bei jedem Rennen zu den Protagonisten gehören wird. Aber es war keine leichte Entscheidung, denn auch Jorge Martín ist ein großes Talent." ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Ex-Weltmeister Joan Mir erlitt bei seinem Sturz auf dem Red Bull Ring einen Knochenriss im rechten Fersenbein und eine Bänderdehnung. Er musste zwar nicht operiert werden, sein behandelnder Arzt Dr. Juan Garcías riet ihm aber, das Sprunggelenk für zwei Wochen nicht zu belasten. So wird in Misano der 31-jährige Japaner Kazuki Watanabe die GSX-RR fahren. Watanabe fährt für Yoshimura-SERT in der Endurance-WM und fuhr bei den 8 Stunden von Suzuka aufs Podest. Auch in der japanischen Superbike-Meisterschaft liegt er aktuell auf dem dritten Platz. Ein MotoGP-Wochenende ist für ihn aber Neuland.

MOTOGP

Während Enea Bastianini als Ducati-Werkspilot verkündet wurde, verlängerte Pramac den Vertrag mit seinen Fahrern Jorge Martín und Johann Zarco. „Ich kann über die Fahrerplanung nicht glücklicher sein", frohlockte Teambesitzer Paolo Campinotti. „Wir haben in der Vergangenheit große Erfolge erzielt und werden es sicher auch in Zukunft tun."

MOTOE

Noch zwei Rennen am Wochenende in Misano, dann ist der Weltcup-Titel entschieden. Der Schweizer Dominique Aegerter geht mit 17,5 Punkten Vorsprung auf den Brasilianer Eric Granado ins Finale.

Vorschau GP San Marino

ZEITPLAN

GP von San Marino, Misano (alle Zeitangaben in MESZ)

Zeit	Klasse	Session
Freitag, 2. September 2022		
9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 3. September 2022		
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 4. September 2022		
9.00–9.10	Moto3	Warm-up
9.20–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 23 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 25 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 27 Rdn.

STATISTIK

GP von San Marino, Misano

Sieger 2021
Moto3: Dennis Foggia (I), Honda
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati

Pole-Position 2021
Moto3: Romano Fenati (I), Husqvarna, 1.41,765 (= 149,5 km/h)
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex, 1.36,264 (= 158,0 km/h)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati 1.31,065 (= 167,0 km/h)

Schnellste Runde 2021
Moto3: Romano Fenati (I), Husqvarna, 1.41,648 (= 149,6 km/h)
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex, 1.36,938 (= 156,9 km/h)
MotoGP: Enea Bastianini (I), Ducati, 1.32,242 (= 164,9 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Romano Fenati (I), Husqvarna, 1.41,648 (= 149,6 km/h) (2021)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex , 1.36,195 (= 158,1 km/h) (2020)
MotoGP: Enea Bastianini (I), Ducati, 1.32,242 (= 164,9 km/h) (2021)

STAND DER MOTORRAD-WM 2022

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	200
2.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	168
3.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22	156
4.	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP22	125
5.	Jack Miller (AUS)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22	123
6.	Enea Bastianini (I)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP21	118
7.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	107
8.	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	92
9.	Jorge Martín (E)	Pramac Racing	Ducati D16 GP22	87
10.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	85

Moto2

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	183
2.	Augusto Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	182
3.	Celestino Vietti (I)	Mooney VR46 Racing Team	Kalex	156
4.	Arón Canet (E)	Flexbox HP40	Kalex	137
5.	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex	108
6.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	108
7.	Jake Dixon (GB)	GasGas Aspar Team	Kalex	108
8.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly IntactGP	Kalex	96
9.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	92
10.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	88

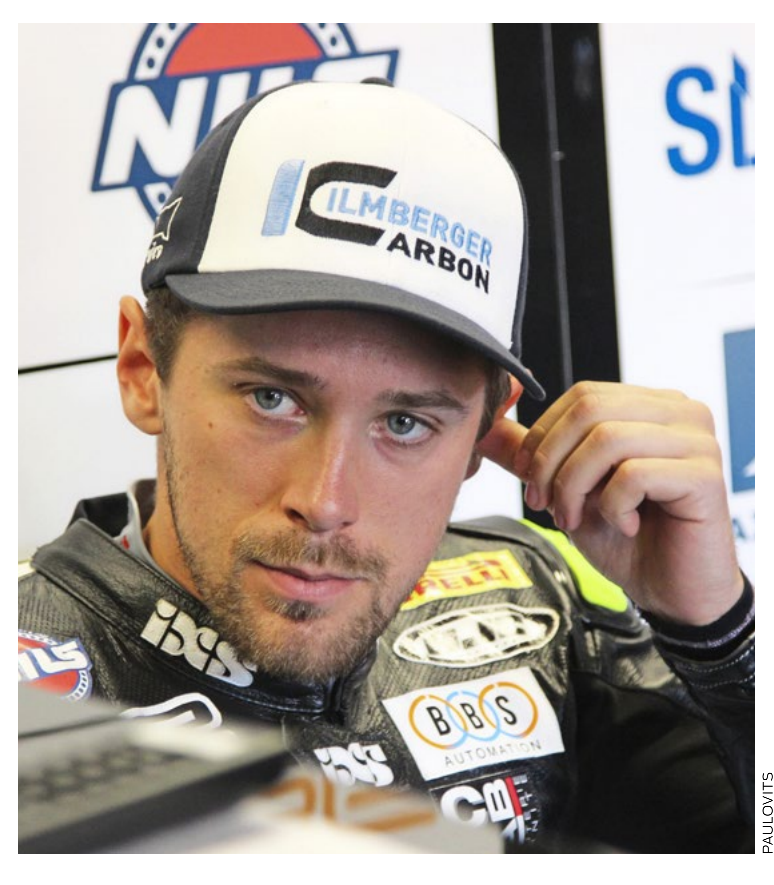
Moto3

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Sergio García (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	193
2.	Izan Guevara (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	188
3.	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda	144
4.	Ayumu Sasaki (J)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	138
5.	Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	127
6.	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Tech3	KTM	127
7.	Tatsuki Suzuki (J)	Leopard Racing	Honda	114
8.	Andrea Migno (I)	Rivacold Snipers Team	Honda	84
9.	Carlos Tatay (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto	70
10.	Xavier Artigas (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto	64

„Mich weiter nach vorn pushen"

In seiner ersten Superbike-WM-Saison hat Philipp Öttl viele überrascht. Im MSa-Interview erzählt der 26-jährige Bayer, wie er so gut in der Superbike-Elite mithalten kann und was er alles gelernt hat.

Von: **Imre Paulovits**



PAULOVITS

Wie war Ihre erste Saisonhälfte in der Superbike-WM?
Sie war schon etwas turbulent, das war aber der Verletzung von Estoril geschuldet. Bis dahin lief es ganz gut, danach habe ich körperlich zu kämpfen gehabt. Aber ich denke, wenn man 18 Tage nach der OP wieder auf dem Motorrad sitzt, ist das nicht verwunderlich. Donington habe ich nicht gekannt, und in Most haben wir zunächst mit der Abstimmung gestrauchelt, schließlich aber doch das zweitbeste Saisonergebnis eingefahren. Ich denke, es geht in die richtige Richtung, und das Potenzial ist richtig groß.

Sind Sie mit dem Erreichten zufrieden?
Ich denke, es hätte mehr sein können. Aber im Endeffekt muss ich zufrieden sein, denn man muss die Umstände immer mitberücksichtigen. Die Verletzung hat mich einfach aus der Bahn geworfen. Es ist speziell in der Lernphase schwer, wenn man ein Rennwochenende verliert und dazu noch das Vertrauen zu dem Ganzen verliert. Ich hatte gedacht, einen Highsider könnte man bei der Elektronik eines WM-Superbikes nicht haben. Als es dann doch passiert ist, kratzte es schon etwas am Vertrauen zu dem Motorrad. Sonst wäre schon das eine oder andere Rennen dabei gewesen, wo wir den Schwung hätten mitnehmen und uns mehr steigern können. So musste ich wieder von weiter unten anfangen und mich wieder nach vorne kämpfen. Aber ich denke, das haben wir nicht so schlecht gemacht.

Wo liegt die größte Schwierigkeit in der Superbike-WM?
Du musst das ganze Wochenende gut sein. Du musst in den freien Trainings, im Qualifying und in den Rennen immer da sein. Ein Fehler kann dich extrem bestrafen, weil du dich nicht einfach durch das Feld nach vorne kämpfen kannst. Das ist fast nicht möglich.

> „In der Superbike-WM wird der kleinste Fehler bestraft, man kann sich nicht einfach wieder nach vorne kämpfen."
>
> Philipp Öttl

Und was ist das Schwierige an einem WM-Superbike?
Die Elektronik. Sie richtig zu verstehen, zu deuten und mit ihr das Maximale herauszuholen.

Wie ist Ihr Material im Vergleich zu dem der Werksfahrer?
Das ist schwierig zu sagen. Aber meine Ducati ist nah an dem, was im Werksteam gefahren wird. Ganz gleich ist es nicht, aber vom Fahrwerk und den Bremsen her ist es sehr ähnlich. Die Schwinge ist bei allen Ducati-Fahrern anders, wir haben einen anderen Auspuff als das Werksteam, und dann haben wir noch ein paar andere Anbauteile. Die machen aber nicht die Rundenzeiten. Ich denke, wir haben schon ein sehr konkurrenzfähiges Motorrad.

Wie weit werden Sie in die Entwicklung eingebunden?
Eher wenig. Das machen eigentlich die Werksfahrer. Es ist zwar schon hin und wieder ein Ducati-Techniker da, aber von einem Superbike-Rookie kann man auch nicht erwarten, dass er bei einem Motorrad die Richtung vorgibt. Da vertrauen sie schon eher auf Fahrer, die schon länger auf einem Superbike sitzen und auch schneller unterwegs sind.

Sie haben den Test in Barcelona nicht mitgemacht. Wie wollen Sie sicherstellen, dass Sie in Magny-Cours wieder auf Top-Level sind?
Ich versuche, mein körperliches Training weiter voranzupushen. Da ist nach der Verletzung noch Spielraum nach oben, weil es danach schwierig war, das Niveau nach oben zu treiben. Die Sommerpause will ich nun dafür nutzen. Ich war auf dem Pannonia-Ring und in Oschersleben beim Ducati-Deutschland-Event mit meinem Trainingsmotorrad. Ich werde vielleicht noch einmal auf dem Pannonia-Ring fahren, damit ich nicht das Gefühl verliere.

Wie finanzieren Sie diese Trainingsfahrten?
Bei den Reifen werde ich von Pirelli Deutschland sehr gut unterstützt. Aber die restlichen Trainingskosten muss ich selber übernehmen. Aber ich denke, dass das bei den anderen Rennfahrern auch nicht anders ist. Ich denke nicht, dass wenn der Bautista mit seinem Trainingsmotorrad fahren will, er zu Serafino Foti geht und nach den Kosten verlangt.

Was haben Sie sich für die zweite Saisonhälfte vorgenommen?
Ich will mich weiter verbessern. An den Schwachstellen arbeiten, an denen zu arbeiten ist. Das Qualifying könnten wir ein bisschen verbessern. Bei den Starts haben wir in Most einen Weg gefunden, um konkurrenzfähiger zu sein. Wir müssen jetzt darauf aufbauen, dass ich das immer aufrufen kann. Dann ist schon ein großes Paket geschaffen, was etwas bringen könnte. Wir müssen auch weiter an der Elektronik arbeiten und mich besser mit meinem Data-Ingenieur und meinem Crewchief verstehen lernen. Am Anfang des Jahres war unser Ziel, in die Punkte zu kommen, das haben wir übertroffen. Jetzt müssen wir Schritt für Schritt weiter nach vorne kommen. ■

!

Philipp Öttl

Geburtstag: 3. Mai 1996
Geburtsort: Bad Reichenhall (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
2012: Moto3, Kalex-KTM (31.)
2013: Moto3, Kalex-KTM (18.)
2014: Moto3, Kalex-KTM (24.)
2015: Moto3, KTM (15.)
2016: Moto3, KTM (12.)
2017: Moto3, KTM (10.)
2018: Moto3, KTM (16.)
2019: Moto2, KTM (33.)
2020: SSP, Kawasaki (3.)
2021: SSP, Kawasaki (5.)
2022: SBK, Ducati (zurzeit 13.)



Ex-Weltmeister Jonathan Rea: Weiter an der Balance für hartes Bremsen gearbeitet

WORLDSBK

Für zweite Hälfte

Der Kampf um den Superbike-WM-Titel wird nach der Sommerpause noch verbitterter. Beim Barcelona-Test probierten die Werksteams neue Lösungen aus, um für die zweite Saisonhälfte noch besser gewappnet zu sein.

Von: **Imre Paulovits**

Bei BMW konnte nun auch Michael van der Mark die neue Schwinge probieren, die die BMW-Piloten bereits die letzten beiden Rennen eingesetzt hatten. Für Scott Redding hatte Nissin ein neues Bremssystem dabei, das mehr Bremskraft in der initialen Bremsphase aufbaut. Redding arbeitete auch viel an der Elektronik, um ein besseres Feedback zu haben. Der Brite sucht weiter nach mehr Edge-Grip und hofft auf einen weiteren Entwicklungsschritt bei der Schwinge.

Wenn Ducati in diesem Jahr mit Álvaro Bautista auch wieder einen Fahrer hat, der in der Lage ist, die beiden Weltmeister Toprak Razgatlioglu und Jonathan Rea regelmäßig zu schlagen und derzeit auch die WM-Tabelle anführt, die aufflammende Stärke der beiden letzten Titelträger bei den letzten Rennen und die Erinnerung an 2019, als Bautista in der zweiten Saisonhälfte einbrach und den Titel an Rea verlor, lassen die Ducati-Werkstruppe nicht ruhen. Für den Barcelona-Test brachten sie eine neue Hinterradschwinge, bei der die obere Versteifung, die bislang aus Kohlefaser war, nun durch ein aufgeschweißtes Aluminium-Profil ersetzt wurde, das an seiner Seite ausgefräst ist. Mit der Form dieser Ausfräsung lassen sich die Steifigkeitsverhältnisse variieren. Auch die seitlichen Schweißnähte waren weiter nach hinten gezogen als bei der bisherigen Variante. Bautista hatte das Gefühl, dass die Schwinge, was die Traktion aus den Kurven heraus bei heißen Temperaturen betraf, eher ein Rückschritt war. Michael Ruben Rinaldi hingegen fand Positives und will die Schwinge auch an Rennwochenenden testen.



WORLDSBK

Ducati: Neue Schwinge mit Aluminium- statt Kohlefaser-Verstärkung



WORLDSBK

Scott Redding: Neue Nissin-Bremse mit mehr initialer Bremskraft



HRC

Xavi Vierge: Andere Rahmenversteifung für mehr mittlere Kurvenphase

Bessere Rahmenbedingung

Bei Honda probierte man neue Rahmen, die andere Versteifungen aufwiesen. Leon Camier gab zu, dass man nach mehr Bremsstabilität bei gleichzeitiger Verbesserung der Rollphase und der initialen Beschleunigungsphase sucht. Er freute sich, dass seine beiden Fahrer die neuen Teile für einen Schritt nach vorn halten und klare Unterschiede feststellen konnten. Iker Lecuona probierte eine Handbremse für hinten. Laut Camier sollen noch vor den Übersee-Rennen weitere Entwicklungsteile aus Japan kommen.

Rein äußerlich gab es an den Werks-Kawasaki nichts Neues zu sehen, wenn es neue Teile gab, waren sie im Innern versteckt. Trotzdem wurde bei den Grünen unentwegt gewerkelt. Jonathan Rea arbeitete mit seinem Crewchief Pere Riba an der Gewichtsverteilung und an der Elektronikabstimmung. Dabei probierte Rea auch unterschiedliche Sitzpositionen auf dem Motorrad. Er schaffte auch am heißen Nachmittag, um die Empfindlichkeit der Kawasaki bei diesen Bedingungen zu verbessern. Riba ließ anklingen, dass auch bereits an der Entwicklung für 2023 gearbeitet wurde.

Auch bei Yamaha gab es keine neuen Teile, das Team arbeitete an Abstimmungsvarianten. Man probierte unterschiedliche Hebelumlenkungen und Dämpfungsabstimmungen, probierte mit der Geometrie und dem Schwingendrehpunkt. Razgatlioglu wollte sich speziell beim Herausbeschleunigen aus Dritter-Gang-Kurven verbessern, musste den Test aber nach einem üblen Highsider beenden. ■

IDM Superbike

Honda im Doppelpack

Das HRP-Team wird auf dem Red Bull Ring neben Leandro Mercado auch Luca Grünwald einsetzen und hofft auf einen weiteren Schritt nach vorn.

Von: **Anke Wieczorek**

Leandro „Tati" Mercado greift voraussichtlich zum vorletzten Mal in der Königsklasse der Internationalen Deutschen Meisterschaft an, und Luca Grünwald kehrt nach seiner Beinverletzung in den Sattel der Honda CBR 1000 RR-R zurück. Für ihn ist es der erste IDM-Start im Honda-Dress überhaupt. Grünwald war beim letzten Test vor Saisonbeginn nach einem fatalen Sturz bis jetzt ausgefallen. HRP-Teamchef Jens Holzhauer hat in der Zwischenzeit Hikari Okubo sowie Leandro Mercado als Ersatzfahrer in der IDM Superbike engagiert. Die Zusammenarbeit mit dem Argentinier aus der Superbike-Weltmeisterschaft trug sofort Früchte. Schon beim ersten Einsatz in Most sprang ein Podiumsplatz heraus. Mercado erlöste damit die Holzhauer-Crew aus einer jahrelangen Podest-Abstinenz. Nach drei gefahrenen Saisonrunden ist der 30-Jährige bereits auf dem neunten Platz in der Gesamtwertung angelangt.

Laut Holzhauer hat Grünwald Verständnis dafür, dass der Fokus auf dem Red Bull Ring deshalb überwiegend auf Mercado gerichtet sein wird. Der 27-jährige Bayer ist nach der Rehabilitation des gerissenen Kreuzbands und des Meniskus nahezu beschwerdefrei. „Luca war mit KTM, wo er als Testfahrer arbeitet, eine Woche in Spanien, und dort hat alles geklappt", so Holzhauer. ■


EISELE

Leandro Mercado: Viel Entwicklungsarbeit für Holzhauer-Honda betrieben

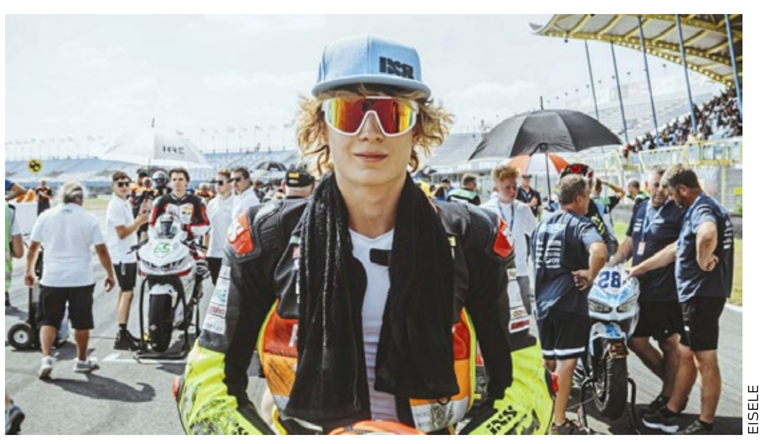
IDM Supersport 300

Tabellenführer daheim

Der Österreicher Leo Rammerstorfer kommt als Tabellenführer zum Red Bull Ring. Der 18-Jährige will dort ein Highlight setzen.

Von: **Rowema Hinzmann**

Wenn es vor 15 Jahren aus einem Hühnerstall im österreichischen Feldkirchen schrie und gackerte, dann, weil gerade ein dreijähriger blonder Lockenkopf das Motorradfahren lernte. Auf einem Pitbike machte Leo Rammerstorfer damals die Hühner wild, „ein paar mussten leider auch dran glauben", erinnert sich der 18-Jährige. Mittlerweile hat die Scheune längst ausgedient, und Rammerstorfer scheucht nicht mehr Hühner, sondern seine Gegner in der IDM Supersport 300. Als Stammfahrer für das Team Freudenberg ist er aktuell mit einem Punkt Vorsprung der Tabellenführer vor Füsport-Kawasaki-Pilot Marvin Siebdrath. Am kommenden IDM-Wochenende hat Rammerstorfer Heimvorteil. Der Feldkirchener wohnt nur eineinhalb Stunden vom Red Bull Ring entfernt und kennt die Strecke gut. Letztes Jahr gewann er hier den KTM Austrian Junior Cup und fuhr noch am selben Tag in der IDM Supersport 300 mit Rang 3 aufs Treppchen. „Den Hühnerstall gibt es noch", sagt er lachend. „Aber auf diese Proteinquelle wird jetzt aufgepasst!" ■


EISELE

Leo Rammerstorfer: Der Tabellenführer will seinen Heimvorteil nutzen

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Lucio Pedercini ließ den 23-jährigen Spanier Oscar Gutierrez zwei Tage lang in Barcelona das Kawasaki-Superbike testen, nun steht fest, dass er die beiden WM-Runden in Magny-Cours und in Barcelona für das Team bestreiten wird. Gutierrez gewann 2019 und 2020 zweimal in Folge die Spanische Supersport-Meisterschaft, 2021 war er Dritter in der heimischen Superbike-Meisterschaft. „Oscar hat sich in Barcelona sehr gut mit unserem Motorrad zurechtgefunden, wir freuen uns, dass wir uns auf die Bedingungen für seine beiden Einsätze einigen konnten", so Pedercini.

ENDURANCE-WM

Nachdem der Bol d'Or bei seinen letzten beiden Ausgaben um 13.00 Uhr respektive 11.30 Uhr gestartet wurde, werden die Fahrer beim Klassiker, der dieses Jahr wieder das WM-Finale bildet, am 17. September wieder zur traditionellen Startzeit um 15.00 Uhr auf die Reise geschickt. Es ist auch ein besonderes Jubiläum: Der erste Bol d'Or fand 1922, also vor 100 Jahren statt.

ENDURANCE-WM

Viele französische Privat-Teams bereiten besonders emsig auf den Jubiläums-Bol d'Or vor. JMA Racing baute bei den 24 Stunden von Spa einen Totalschaden, doch es konnten genügend Mittel gefunden werden, um in Le Castellet dabei zu sein. Neben Côme Geenen werden Paul Dufour und Maxime Gucciardi fahren. Das Team 33 wird für den Angriff auf den Superstock-Weltcup neben Kevin Calia und Christian Gamarino Guillaume Antiga auffahren. Und Pitlane Endurance, die in Le Mans den neunten Gesamtrang belegten, werden mit dem gleichen Trio, Rodri Pak, Adrian Parassol und Maxim Pellizotti, an den Start gehen. Derzeit liegen sie auf dem fünften Tabellenplatz des Weltcups.

Wo sind die Fahrer?

MX2-Start – in Frankreich nur noch mit 19 Fahrern

YAMAHA

Die Situation beim letzten GP-Rennen in St Jean d'Angely war einfach nur schlimm. In beiden WM-Klassen waren gerade mal 50 Prozent der verfügbaren Startplätze am Gatter besetzt. Die Gründe dafür sind vielfältig: Verletzungen und enttäuschende Resultate, doch die Hauptursache sind die steigenden Kosten.

Von: **Frank Quatember**

Bisher ignorierte Promoter Infront Moto Racing das Problem weitgehend, doch es muss sich schnellstens etwas tun. Eine WM mit 15 Piloten mag möglich sein, würde aber den Sport Motocross auf Dauer zerstören. Auch unter Fahrern und Verantwortlichen wird das Thema heftig diskutiert. Wir gingen auf Stimmenfang.

Vizeweltmeister Jeremy Seewer, Monster Energy Yamaha Factory MXGP: „Ich denke, es sind zu viele Klassen am Wochenende. Die EMX250 sollte gestrichen werden und alles rein in die MX2. Lieber dort 50 oder 60 Fahrer am Start. Die Preise, um MX2 oder MXGP zu fahren, sind zu hoch. Und die das nicht bezahlen wollen oder können, fahren lieber EMX-Klassen. Auch der Fahrerstreik in Ernée war zum Teil deshalb, weil wir gesagt haben, schau mal, wir haben keine Fahrer! Wie viel Wert hat unsere Meisterschaft, wenn wir kaum Fahrer haben? In Loket und Lommel war es dann viel besser. Schwer zu sagen, ob Infront die Fahrer hat gratis fahren lassen. In St Jean d'Angely war es ganz schlimm, und zum Finale in der Türkei wird es traurig. Keine Zuschauer und keine Fahrer beim WM-Finale! Ich finde den Vorschlag, kleinere und schwächelnde Motocross-Teams finanziell zu unterstützen, wie das Dorna in der MotoGP tut, absolut richtig."

1000 Euro Startgebühr für MX2-WM

Simon Längenfelder, Red Bull GASGAS Factory Racing in der MX2-Klasse: „Eine ganze WM über 20 Rennen zu fahren, ist sehr teuer. Jetzt am Saisonende sieht man, dass auch in den EMX-Klassen weniger starten. Ob durch Verletzung, schlechte Ergebnisse oder fehlendes Geld. Wenn aber jetzt einfach die EMX 250 verschwindet, wo die Startgelder bei 300 Euro sind und es nur noch MX2-WM gibt, was 1000 Euro pro Fahrer kostet, wird das nicht so funktionieren. In Europa vielleicht, aber in Übersee, wo es sich extrem verteuert hat, bringt das nichts. Was ich gut fände, wäre Hilfe von Infront bei den Kosten für Überseerennen, damit wir wieder eine schöne Meisterschaft haben."

David Luongo, CEO Infront Moto Racing: „Insgesamt hat die Zahl der Piloten zugenommen. 2020 waren es 2476 Fahrer und 2021 2719. Es gibt viele Ursachen für die geringere Anzahl von Fahrern gegen Ende der Saison in den WM-Klassen. Zu Saisonbeginn hatten wir normale Zahlen bei Piloten aus offiziellen Teams, dann kamen neun Verletzungen in der MXGP-Klasse und sechs in der MX2 ohne Ersatz. Auch einige Wechsel in der Saison von MX2 in MXGP wirkten sich aus, denn auch hier gab es keinen Ersatz. Wir haben mehr Fahrer in der EMX 250 als MX2, und genauso ist das Verhältnis MXGP zu EMX Open. Nach Covid-Pandemie und der jetzigen Inflation von Energie- und Transportkosten durchleben wir immer noch einen sehr schwierigen finanziellen Moment. All diese Dinge kennen wir, auch aus Treffen mit anderen Interessenvertretern der Serie. Wir werden für das nächste Jahr einige Änderungen und Anpassungen vornehmen, die wir nach Ende der laufenden Saison bekannt geben." ■



INFRONT

Fahrermangel: Promoter David Luongo muss und will handeln

WM-TEILNEHMER 2022

Rennen		MXGP-Klasse	MX2-Klasse
27.02.	Großbritannien	23	25
06.03.	Lombardei (I)	29	25
20.03.	Argentinien	27	17
03.04.	Portugal	25	23
10.04.	Trentino (I)	24	33
24.04.	Lettland	22	34
08.05.	Italien	26	25
15.05.	Sardinien (I)	22	21
29.05.	Spanien	27	24
05.06.	Frankreich	28	26
12.06.	Deutschland	29	25
26.06.	Indonesien	20	15
17.07.	Tschechien	34	36
24.07.	Flandern (B)	30	28
07.08.	Schweden	33	23
14.08.	Finnland	28	22
21.08.	Charente M. (F)	23	19
04.09.	Türkei	?	?

ISDE Sixdays Le Puy

Sixdays mit Startproblemen

Als am Montagmorgen die Mannschaftsweltmeisterschaften der Endurofahrer, die Sixdays, im französischen Le Puy anfingen, war es ein holpriger Start: So schwebte noch bis zehn Tage vor dem Wettbewerb das Damoklesschwert der Absage wegen Waldbrandgefahr über dem internationalen Wettbewerb.

Von: **Robert Pairan**

Einige Regentage hatten diese Situation aber doch entspannen können, sodass es am Montagmorgen um 8 Uhr (zu Redaktionsschluss dieser MSa) planmäßig losgehen konnte. Dafür sorgt die Neugestaltung der Regeln aber für mehr Spannung: Dem Ursprungsgedanken des Endurosports folgend, hat man nun für alle Nationalmannschaftsklassen die Regel eines



PAIRAN

Sixdays-Fahrerlager in Frankreich: Zurück zum Ursprungsgedanken

„Jokers" abgeschafft. Zukünftig werden auch in der Trophy und in der Damen-Trophy wie bisher bei den Junioren jeden Tag alle Fahrer gewertet. Bisher war der Ausfall eines Teilnehmers noch nicht so schlimm, weil nur drei der vier, bzw. bei den Damen zwei der drei Fahrer gewertet wurden. Ab sofort zählt aber jeder Einzelne, kann sich auch kein Mannschaftsmitglied einen schlechten Tag oder einen Ausrutscher mehr leisten. Das führt den Sport auch bei den Profis zurück auf die Werte des Durchhaltens und des Durchkämpfens, denn ein Ausfall eines Fahrers in den sechs Tagen wirft das Team täglich um drei Stunden zurück.

Trotzdem bleibt natürlich Gastgeber Frankreich Favorit, ebenso wie Titelverteidiger Italien – doch es genügt eben nicht mehr, einige sehr schnelle Fahrer dabeizuhaben, wie den Führenden im Enduro-GP, den Italiener Andrea Verona. Vielmehr wird auch der letzte Fahrer des Teams voll gewertet. Diese Regelung könnte wieder kleinere Mannschaften bevorzugen, die in der Vergangenheit wenig Chancen hatten, weil sie zwar ihre Fahrer sicher ins Ziel gebracht hatten, aber ihnen die schnellen Aushängeschilder fehlten.

Weil die Motorräder nun nachts im Parc fermé von den Fahrern auch mit einem zusätzlichen Vorhängeschloss gesichert werden müssen, hat das australische Team Zahlenschlösser besorgt und überall die gleiche Nummer gespeichert. Andere Fahrer packen den Schlüssel unter die Abstellmatte, damit sie diesen in der Hektik nicht versehentlich im Quartier vergessen können. ■

Speedway-DM Herxheim

Jüngster deutscher Meister

Norick Blödorn schrieb am Samstag in Herxheim Geschichte: Mit 18 Jahren und 88 Tagen wurde er jüngster deutscher Speedwaymeister aller Zeiten. Routinier Kevin Wölbert hatte das Nachsehen.

Von: **Thomas Schiffner**

Die Meisterschaft 2022 litt unter der Verletztenmisere diese Saison: Mit Martin Smolinski, Kai Huckenbeck, Erik Riss und Max Dilger konnten vier der sechs besten deutschen Fahrer aus gesundheitlichen Gründen nicht antreten. Als kurzfristig auch Mario Niedermaier absagte, waren nur 15 der 16 Startplätze besetzt. Dennoch wurde es ein illustres Finale, bei dem der erst 18-jährige Profi Norick Blödorn von Anfang an herausstach. Er gewann alle Läufe, auch vom auf der ultrakurzen Bahn in Herxheim schwierigen Startplatz Gelb. Als der dreifache Meister Kevin Wölbert dem Holsteiner in Heat 5 unterlag, war die Vorentscheidung schon gefallen. Im letzten Durchgang bezwang Blödorn René Deddens und Michael Härtel, womit sich Deddens den dritten Schlussrang vor Härtel sicherte.

Blödorn: „Heute hat alles super gepasst. Dass ich meinen Onkel noch überholt habe als Jüngster, ist natürlich die Krönung. Ich hatte mit dem Titel geliebäugelt. Die Bahn war durch den Regen vorher in einem Topzustand. Als ich den Lauf gegen Kevin (Wölbert) im Sack hatte, wusste ich, ich muss es nach Hause bringen."

Blödorn verbesserte mit seinem Sieg den bisherigen Altersrekord aus dem Jahr 1987: Der damalige Meister Tom Dunker war 26 Tage älter – und ist Blödorns Onkel. ■



GOFFELMEYER

Wo sind die Gegner? Norick Blödorn (vor Deddens und Härtel) vor dem Titel

SPEEDWAY-DM

Herxheim (D), 27. August

1.	Norick Blödorn	15 Punkte
2.	Kevin Wölbert	14
3.	René Deddens	13
4.	Michael Härtel	11
5.	Lukas Fienhage	11
6.	Marius Hillebrand	9
7.	Valentin Grobauer	9
8.	Erik Bachhuber	7
9.	Fynn Ole Schmietendorf	6
10.	Jonny Wynant	5



Hot Final: Robert Lambert gegen Leon Madsen und GP-Sieger Daniel Bewley (v. l.)

FIMSPEEDWAY.COM

Als Erster zwei

England überstrahlte diesen Top-Speedway-GP in Wroclaw. Die polnischen Superstars und Vorausfavoriten enttäuschten. Leon Madsen konnte Bartosz Zmarzliks Vorsprung verkürzen.

Von: **Andreas Fahldiek**

Nach seinem Überraschungssieg vor 14 Tagen in Cardiff gewann Daniel Bewley nun auch den GP in Breslau. Damit ist er der einzige Fahrer in dieser Saison, der zwei GP-Siege einfahren konnte. Die Vorläufe verliefen für den 23-Jährigen eher durchwachsen. Erst ein überzeugender Sieg im letzten Durchgang sicherte ihm die Teilnahme an den Halbfinals. „Nach Cardiff hatte ich nicht vor, den Rest der Saison zu feiern. Ich wollte weiter Druck machen. Es war ziemlich gut, weiter zu pushen, um wieder auf das Podium zu kommen", sagte Bewley nach dem Rennen.

In den wichtigsten Läufen zeigte der Engländer, dass das Olympische Stadion sein Zuhause ist und er hier jeden Zentimeter kennt. Damit holte Bewley maximale 40 WM-Punkte aus den letzten zwei Grands Prix und kletterte mit 84 Punkten auf den dritten Platz der WM-Gesamtwertung.

Zwei Briten am Podium

Aber auch sein Landsmann, Robert Lambert, präsentierte sich in hervorragender Form und fuhr sein bestes Rennen der Saison. Er schaffte den Sprung aufs Treppchen nach einem Fahrfehler von Maciej Janowski in der letzten Kurve des Endlaufes. Der polnische Publikumsliebling, der zuvor das erste Halbfinale überragend gewann, kam zu weit nach außen, was der Brite, der an Janowskis Hinterrad klebte, sofort ausnutzte. „Ich hing am Kotflügel von Maciej, um an ihm vorbeizukommen. Als ich in die letzte Kurve einbog, wollte ich nicht zum zweiten Mal in Folge Letzter im Finale werden", kommentierte Lambert seinen Erfolg.

Damit standen seit der Saison 2000 erstmals wieder zwei Briten gemeinsam auf einem GP-Treppchen! Der WM-Führende, Bartosz Zmarzlik, scheiterte im zweiten Halbfinale an Bewley und Lambert. Aber seine Aufholjagden waren – nach schlechten Starts – immer eine Augenweide. Und er weiß, dass ihm nur eine Verletzung den WM-Titel rauben kann.

Tai Woffinden wurde im zweiten Halbfinale nur Letzter. Der „Lokalmatador" in Wroclaw muss damit weiterhin auf einen ersten Podestplatz bei seinem Heim-GP warten. Leon Madsen wurde Zweiter im Finale und konnte den WM-Vorsprung von Zmarzlik um sechs Punkte verringern. Madsen betonte nach dem Rennen, dass sein Hauptziel nicht sei, Zmarzlik zu jagen. Sein Fokus sei schon jetzt auf die nächste Saison gerichtet und er habe bereits jetzt neues Material getestet. Martin Vaculik startete erstmals wieder nach seiner Verletzung. Andzejs Lebedevs wird bis Ende der Saison den verletzten Anders Thomsen ersetzen. ■

SPEEDWAY-WM

Wroclaw (PL), 27. August

1.	Daniel Bewley (GB)	8+3 Punkte
2.	Leon Madsen (DK)	12+2
3.	Robert Lambert (GB)	11+1
4.	Maciej Janowski (PL)	11+0
5.	Bartosz Zmarzlik (PL)	11
6.	Patryk Dudek (PL)	10
7.	Tai Woffinden (GB)	11
8.	Mikkel Michelsen (DK)	9
9.	Fredrik Lindgren (S)	8
10.	Chleb Chugonov (RUS)	6

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 7 von 10 Läufen

1.	Bartosz Zmarzlik	108 Punkte
2.	Leon Madsen	92
3.	Daniel Bewley	84
4.	Patryk Dudek	76
5.	Maciej Janowski	74
6.	Fredrik Lindgren	70
7.	Robert Lambert	68
8.	Tai Woffinden	64
9.	Mikkel Michelsen	61
17.	Kai Huckenbeck	7



FIMSPEEDWAY.COM

Zweiter Sieg: Dan Bewley

NACHRICHTEN

ERSTER EM-TITEL FÜR VENUS/HEISS

Das erfolgreichste deutsche Gespannteam der letzten Jahre, Markus Venus/Markus Heiß erreichte am Sonntag in Eenrum (NL) endlich sein größtes Ziel: Die Pfarrkirchener gewannen den Finallauf der Europameisterschaft vor den Briten Godden/Smith und den Niederländern Detz/Arling. Manuel und Melanie Meier holten als Vierte ihr bestes Ergebnis. Mitfavorit Markus Brandhofer kam nur ins B-Finale und fiel dort aus.

BOU GANZ NAH DRAN

Was nicht anders zu erwarten war, traf beim Trial-GP-Lauf in Cahors ein: Toni Bou (12 Punkte) gewann auch in Frankreich überlegen vor Landsmann Adam Raga (25) und dem Italiener Matteo Grattarola (27). Vor den letzten beiden Läufen in Ponte di Legno (I) hat der Katalane 36 Punkte Vorsprung auf Jaime Busto und benötigt demzufolge an den zwei Tagen nur noch fünf Punkte zu seinem 16. Outdoor-WM-Titel.

EIN PUNKT ZWISCHEN TOMAC UND SEXTON

Beim vorletzten Lauf der US-Nationals in Crawfordsville gewann Honda-Pilot Chase Sexton die Tageswertung mit einem 2-1-Ergebnis, allerdings punktgleich mit seinem Titelrivalen Eli Tomac (Kawasaki), der Lauf 1 gewann. In der Meisterschaft führt weiterhin Tomac mit einem einzigen Punkt vor Sexton. Das heißt, die Entscheidung fällt am kommenden Samstag in Pala. Ken Roczen wurde mit einem 7-6-Ergebnis Siebter.

SMOLINSKI FÄHRT WIEDER

Martin Smolinski, ehemaliger Speedway-GP-Starter und Langbahn-Weltmeister, fuhr nach seiner erneuten Hüft-OP letzte Woche wieder die ersten Trainingsrunden auf dem Speedway-Bike, zunächst in Olching und dann in Landshut. „Die Hüfte macht keinerlei Probleme", meldete der 37-Jährige, schließt aber baldige Renneinsätze aus.



BMW



1980 BMW M1, Originalfahrzeug, erst 23.900 km, BMW-Zertifikat, € 675.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



2000/03 Z8 Alpina, besondere Farbe. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

BMW Alpina



Alpina B9 635 CSI, 1983, toprestauriert, achatgrün-met., Leder beige, Klima, SD etc., 245 PS, Classic-Data Zust. 1-, 77.500,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58885

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



F355 GTB, Bj. 07/1997, 81000 km, Handschaltung!, 381 PS, top gepflegt, grigio titanio, Leder kashmir, mit Klima, Scheckheft, 97.500,- € §25a. German-Car.Net, Bernhard Weiss, Werkstrasse 10-12, 24848 Kropp, Tel. 04624-8031931, info@german-car.net, www.german-car.net H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H



2008 Ferrari 612 Scaglietti OTO, erst 42.900 km, Grigio Ingrid, Panoramaglasdach, scheckheftgepflegt, € 139.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Ford



RS 200, 4600 km, 412 kW (560 PS), weiß, Stoff, 349.000,- €, deutsches H-Kennzeichen, Zustand 1. WolfgangJBreuer@freenet.de

Jaguar



1963 Jaguar E-Type Serie I 3.8 L Coupé, vollrestauriert, phantastisches Top–Fahrzeug, Heritage Certificate, € 138.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Lamborghini



Lamborghini Urraco, Wanddekoration aus Orig. Karosserie, absoluter Blickfang, Transp. kann organisiert werden, VB 8900,-. 73630 Remshalden, Tel. 0162/2125936

mehr: motor-klassik.de Nr. 58934



1968/71 Lamborghini Miura P400 S/SV, für Sammlung gesucht ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



EQC 400 4M AMG, EZ 06/2020, 23975 km, 300 kW (408 PS), Diamantweiß Bright, Leder, AMG Int./Ext., 20" Alu, Distro., Schbd., 306° u.v.m., 68.423,- € (MwSt. awb.) Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58949

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



Kaufe jedes G Modell, ab Bj. 2018, unkompliziert und fair. Tel. 0172/4310800

Mercedes AMG SL 63, neu, schw./schw., Vollausst., LT August 22, 207.000,- €, MwSt. awb., Tel. 0171/6555455



G 320 Aut., 1996, 125.000 km, Klima, SD, Leder, Benzin, toporiginal, gr. KD neu, 48.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58890



1970 Mercedes 280 SE 3.5 Cabrio, sensationeller Originalzust., deutsches Fahrz. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Renn/Rallye



Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Kaufgesuche

MM kauft! Fahrzeuge der Oberklasse Ganze Sammlungen o. einzelne Fahrzeuge Ferrari AMG RR Bentley Lamborghini etc. 0172 4592434*marino@mm-cars.eu H



Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H













911 S, Bj. 1974, 25-Jahr Jubiläumsmodell #472 von 963 gebauten, alles Matching, professioneller Neuaufbau - besser als neu. Infos unter Tel. 0043/664/3076070, www.carloft.at H





Ghost, Sondermod. 2018, 1. Hd. BMW Werk, dt. EZ, lückenlos scheckheftgepfl. RR, inkl. 2 J. RR Gar., neuw. Pano, Theat. Vollausst., 252.650,- €. T. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58954

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 38/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,-	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl — Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift — Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



SAUBER

Valtteri Bottas feierte in Spa seinen 33. Geburtstag. Eine Ladung Luftballons begrüßte den Finnen im Sauber-Motorhome

Keine Seriennähe
zur MotoGP-Aerodynamik
MSa 36/2022

Wieso wird über die Anbauten in der MotoGP eigentlich so viel gemeckert? In der Formel 1 beschwert man sich hingegen, dass zu viel reglementiert ist. F1 und MotoGP waren für mich immer der Inbegriff dessen, was auf vier, beziehungsweise zwei Rädern möglich ist. Dafür brauche ich keine Seriennähe.

Christoffer Buechler
D-22529 Hamburg

Stau in Spa
zum F1 Grand Prix von Belgien
MSa 38/2022

Ich durfte den Belgien-GP live vor Ort erleben. Leider war das Stau-Chaos nach dem Rennen im Ort wieder wie vor Corona. Die Fahrt mit dem Shuttle-Bus nach Verviers dauerte ca. zwei Stunden. Ein effizientes Verkehrskonzept wäre für die Zukunft angebracht.

Christopher Hachenberg
D-63674 Altenstadt

F1-Enthusiasmus
zum Audi-F1-Einstieg
MSa 38/2022

Beim F1-Einstieg von Audi und Porsche bemängele ich die Sonderkonditionen. Wer hat denn die Fahne in den schlechten Jahren hochgehalten? Da hat sich in Wolfsburg niemand für die Formel 1 interessiert. Man darf gespannt sein, ob der aktuelle Enthusiasmus auch dann da ist, wenn es mal wieder bergab geht.

Sven Kröger
D-33014 Bad Driburg

Die Frage, ob die beiden VW-Marken in der Formel 1 vertreten sein sollten, beantworte ich klar mit ja. Der Formel-E-Hype ebbt langsam ab. Die Hybrid-Technologie wird durch die Formel 1 weltweit repräsentiert. Wie der Einstieg aber durch die Etablierten verzögert wurde, zeigt die Schwäche der übersättigten Rechteinhaber. Die Liste der unsäglichen Projekte ist lang, angefangen bei der Verhinderung des Andretti-Einstiegs.

Karl-Heinz Dreweskracht
D-52477 Alsdorf

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



08. September 2022: Freies Fahren Motopark Oschersleben (Pkw)
03. Oktober 2022: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
06. Oktober 2022: Freies Fahren Nürburgring Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Freitag, 02. September

08.55	Formel 3 Zandvoort, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
10.05	Formel 2 Zandvoort, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
12.15	Formel 1 Zandvoort, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
12.20	Formel 1 Zandvoort, 1. Freies Training **LIVE**	ORF 1
14.00	Formel 3 Zandvoort, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.00	Formel 2 Zandvoort, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.45	Formel 1 Zandvoort, 2. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1

Samstag, 03. September

10.15	Formel 3 Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.45	Formel 1 Zandvoort, 3. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
12.25	Moto3-WM Misano, Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.30	MotoGP Misano, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.30	Formel 1 Zandvoort, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
14.45	Formel 1 Zandvoort, Qualifying **LIVE**	ORF 1
14.55	Formel 1 Zandvoort, Qualifying **LIVE**	SRF 2
15.10	Moto2-WM Misano, Qualifying **LIVE**	Servus TV
16.10	MotoE Misano, 1. Rennen **LIVE**	SRF 2
16.50	Formel 2 Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*

Sonntag, 04. September

08.35	Formel 3 Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.10	Formel 2 Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.20	Motorrad-WM Misano, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
11.00	Moto3-WM Misano, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.00	Porsche Supercup Zandvoort, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.00	Porsche Supercup Zandvoort, Rennen **LIVE**	Eurosport 1
12.05	Moto2-WM Misano, Rennen **LIVE**	SRF 2
12.20	Moto2-WM Misano, Rennen **LIVE**	Servus TV
ab 13.20	MotoGP Misano, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV
ab 13.30	F1 Zandvoort, Vorberichte & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
ab 13.40	F1 Zandvoort, Vorberichte & Rennen **LIVE**	ORF 1
ab 13.40	MotoGP Misano, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2
ab 14.00	F1 Zandvoort, Vorberichte & Rennen **LIVE**	RTL
ab 14.50	F1 Zandvoort, Vorberichte & Rennen **LIVE**	SRF 2
16.50	MotoE Misano, 2. Rennen (Aufz.)	SRF 2
18.10	Formel 1 Zandvoort, Rennen (Zus.)	Servus TV A**
21.00	IndyCar Series Portland, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
23.30	NASCAR Cup Series, Darlington LIVE	Sport 1+*

Dienstag, 06. September

19.15	GTWC Endurance, Hockenheim (Zus.)	Sky Sport F1*
ab 20.30	Motocross-WM Afyon, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*

Livestream/Internet

Freitag, 02. September

ab 09.00	Motorrad-WM Misano, alle FP1 **LIVE**	DAZN.de*
ab 13.15	Motorrad-WM Misano, alle FP2 **LIVE**	DAZN.de*

Samstag, 03. September

ab 09.00	Motorrad-WM Misano, alle FP3 **LIVE**	DAZN.de*
ab 12.25	Mot.-WM Misano, alle Qualifyings **LIVE**	servustv.com
ab 12.35	Mot.-WM Misano, alle Qualifyings **LIVE**	DAZN.de*
ab 14.05	IDM Spielberg, der Samstag **LIVE**	www.idm.de
16.25	MotoE Misano, 1. Rennen **LIVE**	DAZN.de*

Sonntag, 04. September

09.45	GTWC Hockenheim, Qualifying **LIVE**	YouTube
ab 10.15	IDM Spielberg, der Sonntag **LIVE**	www.idm.de
ab 10.20	Mot.-WM Misano, alle Rennen **LIVE**	servustv.com
ab 11.00	Motorrad-WM Misano, alle Rennen **LIVE**	DAZN.de*
ab 14.30	GTWC Hockenheim, Vorb. & Rennen **LIVE**	YouTube

* kostenpflichtig ** nur in Österreich

Vorschau



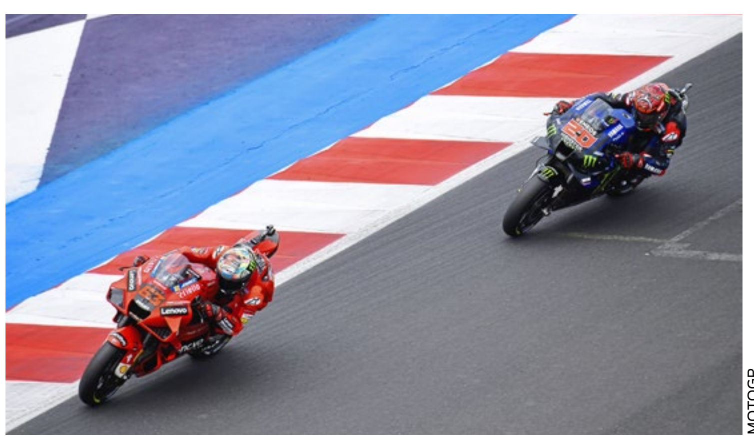
RED BULL

Formel 1: Mit Zandvoort wartet direkt das nächste Heimspiel auf Max Verstappen



GTWC

GT World Challenge: Premieren-Party für die GTWC am Hockenheimring



MOTOGP

MotoGP: Kann Francesco Bagnaia Fabio Quartararo in Misano wieder schlagen?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

03.09.	RCN 7. Lauf/GLP 6. Lauf, Nürburgring	D
03./04.09.	Formel 1/F2/F3, Zandvoort (+ Supercup)	NL
03./04.09.	Rallycross-WM, Riga	LV
03./04.09.	NASCAR Xfinity/Cup, Darlington	USA
03./04.09.	NASCAR Euro Series, Most	CZ
04.09.	GTWC Europe Endurance Cup, Hockenheim	D
04.09.	IndyCar Series, Portland	USA

Motorrad

29.08.-03.09.	ISDE Enduro-Sixdays, Le Puy	F
03.09.	Speedway-EM-Finale 3, Lodz	PL
03.09.	Langbahn- & Flattrack-WM, Morizès	F
03.09.	Speedway Team Cup, Berghaupten	D
03./04.09.	Int. Dt. Motorrad-Meisterschaft (IDM), Spielberg	A
03./04.09.	Supermoto-DM, Schleiz	D
04.09.	Motorrad-WM, Misano (+ MotoE)	I
04.09.	Motocross-WM, Afyonkarahisar	TR
04.09.	Grasbahn-Seitenwagen-DM, Berghaupten	D

Nürburgring Langstrecken-Serie

12h NÜRBURGRING

9.–11. September 2022

- Zwei Tage Motorsport zum Anfassen in der Grünen Hölle
- Große 90er-Party am Samstagabend in der ring°arena
- 300 Fahrzeuge von BMW M und Porsche Club Nürburgring
- Camping an der Nordschleife Do. bis So. möglich

Tickets unter www.vln.de/tickets

nürburgring LANGSTRECKEN SERIE

















